ANNO XXXIX - N. 11 COPIE 185.000 NOVEMBRE 1933 - ANNO XII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

ALI NEL CIELO

Una magnifica affermazione dell'Aeronautica italiana: Roma-Bucarest in tre ore.

Alla fine del settembre scorso un apparecchio militare della Regia Aeronautica, partito da Roma alle 10,51 atterrava all'aeroporto della Bancassa (Bucarest) dopo tre ore, 12 minuti primi, 12 secondi, compiendo cioè i 1140 chilometri del percorso — in linea d'aria — alla media oraria di chilometri 355,968. L'apparecchio partecipava alla gara di velocità per aeroplani della Coppa Bibesco, gara istituita nel 1931 dal Principe Bibesco presidente della Federazione Aeronautica Internazionale. Nel 1931 la gara disputata da sei concorrenti venne aggiudicata all'Italia con 252 km.-h.; nel 1932 l'Italia non partecipò e la Coppa venne assegnata ad un equipaggio romeno (unico concorrente) con km.-h. 267. Quest'anno il primo equipaggio che ha tentato la gara è stato italiano.

L'APPARECCHIO «FIAT CR. 30» BIPOSTO USATO NELLA GARA PER LA «COPPA BIBESCO».

Secondo il regolamento della Coppa la vittoria resterà all'equipaggio che avrà realizzata la media più alta alla fine del triennio; il vantaggio assicuratosi fin d'ora dall'Italia è evidente in quanto la media oraria del 1933 supera di 88 chilometri quella del 1932.

L'apparecchio con il quale è stato effettuato il volo è un biplano biposto «CR. 30» (Fiat) a struttura completamente metallica, dotato di un motore Fiat A. 30 a 12 cilindri a V che fornisce una potenza costante di 600 cavalli fino a 2800 metri di quota.

Le principali caratteristiche dell'apparecchio sono:

Peso a vuoto	kg. 1260	Velocità a terra...	km.-h. 350
Carico utile	» 575	Velocità a m. 3000	km.-h. 360
Peso totale	» 1835	Quota tangenza pratica	m. 8200

Un altro primato dell'aviazione italiana - 100 chilometri a più di 629 all'ora.

Il giorno 8 ottobre è stato battuto il *record internazionale di velocità per idrovolanti*, su 100 chilometri di percorso. La prova si è svolta sul Mare Adriatico, fra Pesaro e Falconara, sopra un circuito a forma triangolare regolarmente riconosciuto dalla Federazione Aeronautica Internazionale.

Il tentativo è stato effettuato col controllo dei commissari ufficiali della F. A. I. dal pilota tenente colonnello Guglielmo Cassinelli sull'idrocorsa «Macchi-Castoldi 72» con motore «Fiat A. S. 6» da 2400 cavalli, lo stesso apparecchio che aveva permesso al tenente Agello di vincere la prova di velocità assoluta e che ha come principale caratteristica la doppia elica trattiva coassiale, annullante i pericolosissimi effetti della «coppia di reazione», particolarmente sensibili nei decolli. L'apparecchio ha tagliato il traguardo di partenza alle ore 8,7'6'' e quello di arrivo alle ore 8,16'38'', impiegando cioè 9'32'' e raggiungendo una velocità media oraria di chilometri 629 e 370 metri.

Il *record* internazionale di velocità su base di 100 chilometri apparteneva all'Inghilterra ed era stato stabilito dal capitano Boothman che, durante la gara per la Coppa Schneider del 1931, raggiunse in due giri di 50 chilometri la velocità oraria di 551 chilometri e 800 metri.

Un nuovo primato d'altezza conquistato da un pilota italiano.

Il Reale Aero Club d'Italia comunica che il giorno 2 corrente il capitano pilota Giovanni Zappetta, con il passeggero Secondo Curti, ha effettuato sull'Aeroporto di Monte Celio un tentativo di primato d'altezza a bordo di un aeroplano da turismo del tipo «N. 5 n. 1»,

munito di motore da 75 HP e costruito dall'Ing. Nuvoli di Torino.

L'apparecchio, partito alle ore 6, 54' e 39", ha atterrato alle ore 9, 4' 52". L'altezza raggiunta, di metri 6475, è stata determinata dall'esame dei barografi con l'applicazione della riduzione fissata dalla tabella « standard » della Federazione Aeronautica Internazionale per la conversione della pressione barometrica in altezza. I risultati conseguiti sono stati omologati dalla Commissione sportiva centrale del Reale Aero Club d'Italia come *primato nazionale di altezza per aeroplani leggeri della terza categoria* (multiposti, del peso a vuoto inferiore a 280 kg.). Il Reale Aero Club d'Italia ha inviato l'incartamento alla Federazione Aeronautica Internazionale per l'omologazione dei risultati come *record* internazionale.

Il precedente *record* della stessa categoria era stato conquistato dalla Polonia in data 30 settembre 1932, pilota Drzewicki, il quale aveva raggiunto l'altezza di metri 6023.

Il « record » del volo rovesciato riconquistato all'Italia.

E' stata già data su questa rubrica notizia sul progresso dei tempi del *record* del volo rovesciato. Per riconquistare il *record* a lui strappato dagli americani, il tenente dell'Aeronautica italiana Falconi, il 24 agosto 1933 ha compiuto un'altra sbalorditiva prova. Partito da St. Louis egli ha compiuto il percorso di 420 chilometri fino a Chicago sempre in volo rovescio, volo che ha avuto la durata di ore tre, minuti primi sei, secondi trentanove.

Statistiche del traffico dell'aviazione commerciale italiana

Si riportano alcuni dati statistici sul traffico delle linee aeree italiane nel primo semestre del 1933:

Passeggeri trasportati	n.	19.735
Posta e giornali	kg.	151.611
Bagagli	»	257.615
Merci	»	100.759

Le aviolinee italiane e l'affluenza degli stranieri.

In uno studio critico, pubblicato dal *Popolo d'Italia*, si è voluto calcolare il movimento complessivo degli stranieri viaggianti in Italia e nelle colonie per via aerea, su aviolinee italiane, nazionali ed internazionali, nel triennio 1930-1932.

Il calcolo è stato fatto partendo dal criterio che per avere il numero effettivo degli stranieri viaggianti in territorio nazionale e nelle colonie, dovevasi detrarre dalla statistica complessiva del movimento delle linee italiane internazionali, il numero di viaggiatori presenti nei tratti di linea internazionale, in territorio estero, presumibilmente tutti stranieri, e non toccanti l'Italia: così nei sei tratti in territorio estero della linea Roma-Monaco-Berlino, nel 1931, l'apporto di 1164 viaggiatori che, fatta astrazione di qualche italiano espatriato, presumonsi tutti stranieri. Tale numero è stato calcolato in 2662 per le 24 linee esercitate nel 1930; 2989 per le 29 linee esercitate nel 1931; 2304 per le 30 linee esercitate nel 1932. Detraendo poi, rispettivamente le tre cifre da 8517, stranieri complesso risultanti nel 1930; 9087 stranieri complesso nel 1931; 10.157 stranieri complesso nel 1932, si ottiene un movimento di 5855 stranieri nel 1930, viaggianti nel solo territorio italiano e nelle colonie; 6098 nel 1931; 7853 nel 1932.

I risultati della linea sperimentale Roma-Aquila-Pescara.

Con la data del 15 settembre ha avuto termine l'esperimento della S.A.M. del servizio aereo Roma-Aquila-Pescara. Iniziato il 1° luglio con frequenza trisettimanale, il servizio è stato giornaliero durante il mese di agosto.

I vantaggi di celerità sono stati largamente apprezzati dal pubblico, tanto che su 89 viaggi effettuati si sono trasportati 289 passeggeri, dei quali 196 da e per Pescara e 82 da e per Aquila. L'occupazione dei posti offerti è stata pertanto del 78 per cento, percentuale soddisfacente specie quando si tenga conto che non sono stati concessi biglietti di favore e riduzioni di categoria.

La regolarità tecnica di volo è stata del 100 per 100: cioè tutti i viaggi previsti sono stati compiuti secondo l'orario.

Questo esperimento ha provato come, oltre alle linee di grande comunicazione, le quali possono contare su di una sovvenzione statale, vi sia la possibilità di linee interne, che possono sostenersi integrando i proventi del traffico, con piccoli contributi delle regioni che servono.

Un pallone stratosferico russo ha battuto il « record » di altezza di Piccard toccando i 19.000 metri.

Il pallone stratosferico russo « URSS 1 », costruito per superare il *record* di altezza raggiunto dal Prof. Piccard (16 chilometri e 236 metri), ha eseguito la sua prima ascensione ed ha raggiunto pienamente lo scopo.

Il 30 settembre infatti il pallone si levava alle 8,41 dal campo dell'Aeroporto di Mosca, avendo a bordo il pilota Prokofief, il suo assistente Birnbaum e il costruttore dello sferico, Godunof, e alle 12,13 toccava l'altezza di 19.000 metri, riprendendo poi felicemente contatto con la terra alle 17.

Il pallone stratosferico è, con la sua cubatura di 25.000 metri cubi, il più grande sinora costruito al mondo. Esso supera del 60 per 100 le dimensioni di quello del Prof. Piccard, che stabilì il *record* d'altezza ed è di un terzo maggiore del pallone americano, col quale il tenente Seattle tentò senza fortuna la sua ascensione all'Esposizione di Chicago.

La navicella è verniciata, a segmenti, in bianco e in nero alternatamente, perchè la luce non determini nè troppo caldo, nè troppo freddo all'interno. Invece di una navicella sferica se n'è costruita una ovale. Il suo scheletro è di tubi di acciaio, la parete esterna di sottili lamine d'acciaio, entrambi non magnetici. La navicella, strumenti ed equipaggi compresi, pesa 14 quintali.

Il diametro del pallone è di m. 31. Nell'ascesa esso non conteneva che circa una ottava parte della sua capacità di gas e ciò per dare modo allo stesso di dilatarsi — senza pericolo per gli aeronauti, sotto la duplice azione del riscaldamento per opera dei raggi solari e della minor pressione esterna per effetto della scemata pressione atmosferica con l'altezza — sino a riempire del tutto il pallone.

Corsa alla velocità per i trasporti aeropostali.

Nel 1931 il Ministero dell'Aria inglese richiedeva ai costruttori aeronautici l'impostazione e la realizzazione di un velivolo da destinarsi ai servizi aeropostali imponendo le seguenti caratteristiche: autonomia km. 1600; velocità di crociera km.-h. 240; carico postale kg. 450.

LE LINEE CARATTERISTICHE DEL VELIVOLO BOULTON-PAUL.

Tali caratteristiche che nell'epoca in cui furono richieste sembravano azzardate, sono state realizzate dalla ditta Boulton-Paul la quale ha costruito un biposto rapido, bimotore (due motori Bristol-Pegasus: 564-625 CV), che può portare il prescritto carico di posta oltre il percorso stabilito con velocità di crociera di oltre km.-h. 270. Il velivolo sarà destinato alle linee della Imperial Airways. Esso ha assunto la denominazione di Bulton-Paul « Mail Carrier ».

Nuovo tipo di idrovolante francese.

Un nuovo tipo di idrovolante, il « Biserta », destinato alla Marina francese, è stato lanciato da Le Havre.

Questo idrovolante era stato messo in cantiere otto mesi or sono. Si tratta di un apparecchio la cui forza di propulsione è data da tre motori da ottocento cavalli ciascuno. Le caratteristiche principali sono: peso 14 tonnellate; apertura alare m. 35; lunghezza m. 22.

Un minuscolo velivolo americano.

E' stato recentemente costruito, sulle coste del Pacifico, un minuscolo biplano che ha soltanto m. 4,25 di apertura d'ali e m. 1,20 di altezza.

L'apparecchio è dotato di un motore Irwin 4 cilindri stellare a due tempi che sviluppa venti cavalli e 1750 giri; esso presenta le seguenti caratteristiche: 73 mm. di alesaggio, per 70 di corsa e cilindrata totale quindi 934 cmc.; rapporto di compressione 4,8; raffreddamento a mezzo di alette; consumo di 225 grammi di benzina e 15,2 grammi di olio ogni cavallo-ora (lubrificazione a miscela); distribuzione a mezzo di luci mascherate dai pistoni; accensione semplice; elica in presa diretta.

Nonostante la piccola potenza, questo pigmeo dell'aria ha raggiunto nelle prove la notevole velocità di 225 km.-h.

Convenzioni aeree.

E' stata firmata a Bucarest, fra i Governi greco e romeno, una convenzione relativa alla creazione ed al funzionamento di una linea aerea regolare tra Sofia e Salonicco. La convenzione scade il 31 dicembre 1938. La data d'inaugurazione del servizio non è stata ancora stabilita.

Un'altra convenzione è stata firmata, fra i Governi greco e jugoslavo, circa l'esercizio della linea Belgrado-Skoplie-Salonicco e viceversa. Questa linea funziona già da tre anni e le comunicazioni sono assicurate da aeroplani della società jugoslava « Aeroput ». La durata della convenzione è stata fissata in due anni ma potrà essere prorogata per un periodo eguale.

Le due suddette convenzioni saranno ratificate dai parlamenti dei Paesi contraenti.

Nuovo « record » di velocità per apparecchi terrestri.

Il pilota americano Wright Reynolds ha conquistato il primato mondiale di velocità per aeroplani terrestri, alla media oraria di km. 491,275, battendo il precedente *record* del pilota Doolittle alla velocità di km. 473,820.

Il *record* è tuttavia inferiore di circa duecento chilometri al *record* assoluto mondiale di velocità stabilito dal sottotenente Francesco Agello, a Desenzano, con motore e idrocorsa italiani.

Altri « records ».

Il nuovo Dewoitine da trasporto rapido « D-332 » (3 motori Hispano 9 V. da 575-650 HP), costruito per la Compagnia « Air France », ha battuto quattro importanti *records:* 1° 1000 km. con kg. 2000 di carico, media km.-h. 259 (*record* precedente 224,733 km.-h.); 2° 2000 km. con kg. 500 di carico, media 255 km.-h. (*record* precedente 228,267 km.-h.); 3° 2000 km. con kg. 1000 di carico, media 255 km.-h. (*record* predecente 228.267 km.-h.); 2000 km. con 2000 kg. di carico, media 255 km.-h. (*record* precedente km.-h. 151,362). Questo ultimo *record* è stato sorpassato di oltre 100 chilometri.

L'aeroplano con un peso totale di kg. 10.886, ha decollato su m. 300 in 20 secondi. Velocità massima raggiunta durante le prove: km.-h. 300,800.

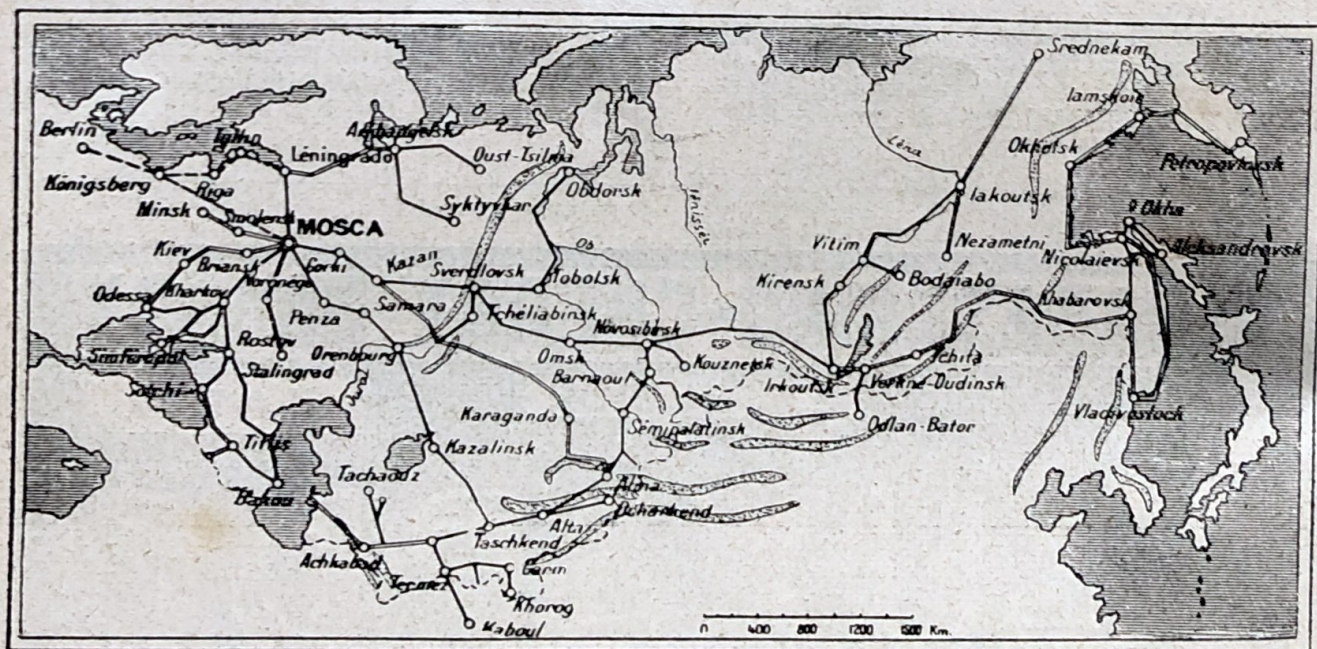
L'aviazione nella U. R. S. S.

Il Governo dei Sovieti persegue nel suo sforzo di organizzazione dell'Aeronautica militare e civile.

Come è noto, per l'aviazione militare il piano quinquennale prevede per l'anno 1935 una forza globale di 62 reggimenti con 5000 velivoli in linea. Tenendo conto che al 1° gennaio 1931 gli effettivi disponibili denunciati alla Conferenza del Disarmo erano di 750 velivoli e 28.650 uomini, appare quanto difficile sia il lavoro da compiere per giungere alla realizzazione del piano stesso, benchè i bilanci stanziati siano considerevoli.

Per quello che riguarda l'aviazione commerciale la cartina allegata indica la rete in esercizio nel 1932 e quella in corso di organizzazione per il 1933. Mentre però le cifre che si riferiscono al traffico effettivo tendono ad accreditare l'idea del gigantesco sforzo compiuto, esse debbono essere messe in relazione con l'effettiva estensione della rete e con i milioni di chilometri percorsi.

Il seguente prospetto indica lo sviluppo del traffico:

	1923	1928	1932
Rete (km.)	1.666	11.442	30.500
Chilometri percorsi .	302.246	2.800.000	6.700.000.
Passeggeri trasport.	2.933	10.613	31.600
Posta (tonn.)	3,4	93,2	454
Merci (tonn.)	23,3	162,2	551,5

CARTINA DELLA RETE AEREA RUSSA IN ESERCIZIO E IN CORSO DI ORGANIZZAZIONE.

Sovvenzioni dell'Inghilterra e della Francia all'aviazione commerciale.

Durante l'anno 1932 le linee aeree dell'Inghilterra dell'Imperial Airways hanno ricevuto dallo Stato sovvenzioni per il complessivo ammontare di circa trentacinque milioni (lire italiane).

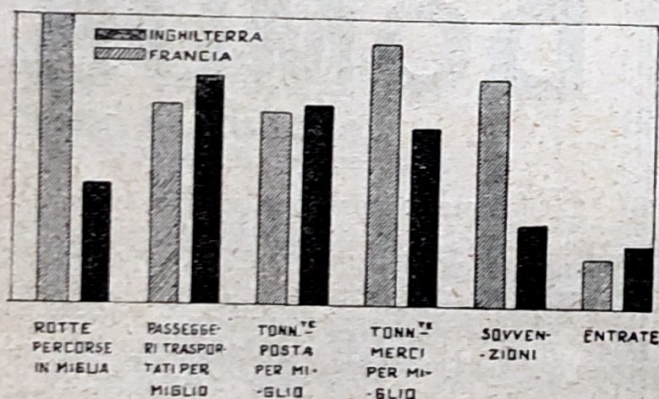
Nello stesso anno le linee aeree francesi sono state sovvenzionate per un totale di cento milioni (lire italiane).

Il seguente prospetto dimostra come il traffico passeggeri in Inghilterra è stato superiore mentre invece inferiore è stato il traffico merci e posta nei confronti della Francia.

	Passegg. N.	Posta tonn.	Merci tonn.
Inghilterra	45.150	139	630
Francia	40.491	179	1.183

A rendere più evidenti tali cifre, in rapporto alla diversa estensione delle reti aeree gestite dai paesi, può riuscire interessante l'esame del secondo prospetto nel quale il traffico dell'Inghilterra e della Francia è dato in rapporto al passeggero-miglio ed alla tonnellata-miglia:

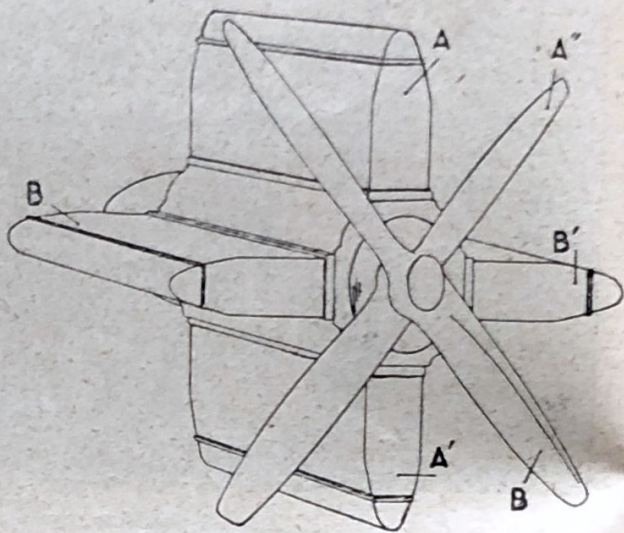
	Passegg.-miglia	Posta tonn.-miglia	Merci tonn.-miglia
Inghilterra	15.954.00	227.200	252.700
Francia	13.944.000	270.700	373.680

Nel grafico sono paragonati schematicamente i trasporti aerei sovvenzionati dell'Inghilterra e della Francia.

La « Deutsch de la Meurthe » nel 1934.

Il regolamento della Coppa Deutsch de la Meurthe per il 1934 è stato approvato dalla Commissione d'Aviazione dell'Aero Club di Francia. Le prove avranno luogo probabilmente anche questa volta a Mondésir (Étampes).

Gli aeroplani, muniti di gruppi motopropulsori non eccedenti il totale di 8 litri di cilindrata, dovranno fare due voli di km. 1000 su un circuito chiuso. Le prove di qualifica dovranno essere compiute almeno tre settimane prima della corsa. Dovranno allora essere coperti 500 km. ad una velocità minima di km.-h. 250 e il decollo dovrà farsi su una lunghezza non superiore ai 550 metri

Un nuovo motore per aeronautica.

Un nuovo progetto per motore d'aviazione ha attirato l'attenzione dei competenti tecnici francesi. Si tratta del motore « Complex Securité » di M. Baudot, il quale permetterebbe di considerare nulla la possibilità di arresto dell'organo moto-propulsore. Il dispositivo Baudot comprende infatti un complesso di quattro motori completamente indipendenti

gli uni dagli altri e tale che due di essi comandano un'elica girante in un determinato senso mentre gli altri due disposti in un piano situato ad angolo retto, rispetto ai precedenti, azionano un'altra elica moventesi in senso inverso.

Tale dispositivo di motore in croce offre poca resistenza all'avanzamento; ciò perchè i motori verticali rientrerebbero intieramente nella fusoliera mentre quelli orizzontali ne sporgerebbero appena. Inoltre il dispositivo dovrebbe annullare le vibrazioni.

Il tipo studiato dal Baudot, denominato tipo « Coppa Deutsch de la Meurthe » comporta 32 cilindri da 250 cm.^{3} e la velocità di rotazione di 6000 giri-minuto.

Organizzazione di una nuova società aerea nel Brasile.

Rileviamo dalla stampa commerciale americana che nello scorso mese di ottobre venne organizzata nello Stato di Paranà con un capitale di $ 18.000, una nuova Società aerea sotto la ragione commerciale di « Aerolloyd-Iguassu S. A. ». Gli organizzatori si proponevano di aumentare il capitale a $ 75.000 e di iniziare le operazioni nel giugno di questo anno con quattro servizi per settimana tra le città di San Paolo, Curityba, Joinville, Itatiaya e Blumenau. La rotta tra San Paolo e Curityba verrebbe coperta in due ore e mezzo di volo, contro 27 ore, attualmente impiegate dal treno e 36 ore dai piroscafi. Nel nuovo servizio verrebbero impiegati due apparecchi « Klem » da tre passeggeri, azionati da motori di 160 HP di potenza e guidati da piloti italiani e tedeschi.

La nuova aeronave germanica « LZ 129 ».

Lo scheletro del nuovo Zeppelin « LZ 129 » impostato nei cantieri di Friedrichshafen, è già pronto per tre quarti dell'intera lunghezza dell'aeronave. Al medesimo punto sta l'ossatura della navicella. L'aeronave è lunga m. 248, larghezza massima m. 41,2, dimensioni che non le daranno forse l'aspetto slanciato del « Graf Zeppelin ».

L'involucro è diviso in 16 compartimenti indipendenti l'uno dall'altro e capace di 190.000 piedi cubi, e verrà gonfiato con gas elio; i motori Diesel verranno alimentati con olio pesante: innovazioni che conferiranno al dirigibile un altissimo grado di sicurezza eliminando praticamente e radicalmente ogni pericolo di incendio.

La cabina del pilota sarà collocata al disotto dell'involucro dalla parte della prua. I locali destinati ai passeggeri verranno sistemati nella navicella a poppa. La sala da pranzo, da fumo, di lettura, i 50 letti, le cucine, i dormitori di servizio e numerosi altri ambienti conferiscono al nuovo gigantesco dirigibile l'aspetto di un albergo volante.

Un'aviolinea postale nelle Indie: Karachi-Madras.

Nell'ottobre scorso ha compiuto il primo anno della sua attività l'aviolinea postale Karachi-Madras, istituita il 15 ottobre 1932 per contratto stipulato tra la Compagnia Tata ed il Governo dell'India.

L'aviolinea è in collegamento con la linea imperiale inglese (Londra-Karachi) e si svolge su un percorso complessivo di 2200 chilometri. In coincidenza con gli apparecchi provenienti da Croydon (Londra) gli apparecchi della Tata prendono la posta destinata alle località percorse: Bombay, Poona, Bellary, Madras, il venerdì sera. Partono il sabato da Karachi e dopo una sosta notturna a Bellary riprendono il volo la domenica mattina giungendo a Madras alle ore 9,15. Il volo di ritorno ha inizio nel pomeriggio del lunedì con sosta notturna a Bellary, scalo a Bombay e arrivo a Karachi prima della notte del martedì, in modo che la posta diretta in Inghilterra può essere trasportata sull'apparecchio dell'Imperial Airways che parte il mercoledì mattina.

L'attività esplicata dalla linea è stata notevole. E' importante il fatto che la Compagnia Tata non riceve sovvenzioni governative ma solo un compenso per ogni libbra di posta trasportata, compenso che è interamente coperto dalla sopratassa postale.

Servizi regolari dello « Zeppelin » tra l'Europa e il Brasile.

Le trattative del Dott. Eckener col Governo brasiliano per l'istituzione di un servizio regolare permanente per tutto l'anno di dirigibili tra Friedrichshafen e l'America del Sud, sono state condotte felicemente a termine. Il Governo brasiliano anticiperà tre milioni di marchi rimborsabili entro tre anni. Il servizio comincerà a funzionare in autunno.

La 3ª Riunione del Comitato Internazionale Permanente del Carbonio Carburante.

Dal 12 al 14 settembre u. s. ha avuto luogo a Berna, nel Palazzo degli Stati, la 3ª Riunione Annuale dei Membri del C. I. P. C. C., sotto la presidenza del Conte Félix Goblet d'Alviella.

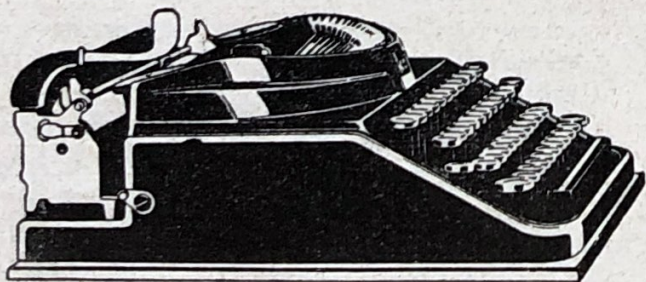
Della Delegazione Italiana erano presenti il Dott. Antonio Crispo, Vice Presidente, l'Ing. Serafino De Capitani, Segretario del Comitato stesso e delegato del T.C.I., e il Console Prof. Merendi della Milizia Nazionale Forestale.

Nella prima seduta venne approvata alla unanimità la relazione morale della attività svolta dal Comitato dalla 2ª Riunione in poi e vennero accolte le domande d'ammissione a far parte del Comitato, presentate dal Governo Argentino e da nuove Associazioni scientifiche per lo studio dei carburanti, testè costituitesi in Francia, nel Belgio e nel Portogallo.

Nella seconda seduta, di carattere pubblico, venne data lettura dei rapporti ufficiali presentati dai Delegati delle singole Nazioni sulla situazione dei rispettivi Paesi in fatto di carburanti sussidiari. Per il Belgio il Conte Goblet d'Alviella riferì sulla situazione ivi esistente, mentre l'Ing. Frederick espose quella del Congo Belga. L'Ing. Tchen-Ni-Kia fornì interessanti dati sul vasto sviluppo che ha già assunto in Cina il movimento a favore dei gassogeni. Il Delegato dell'Estonia, signor Oskar Hinto, fece un quadro della disponibilità di materie prime e delle realizzazioni finora effettuate nel suo Paese.

Numerosi furono i rapporti presentati dalla Delegazione francese. Il Delegato ufficiale Ing. Paul Dumanois inquadrò in una sintesi brillante ed efficace la situazione francese, intrattenendosi specialmente sulle miscele carburanti a base alcoolica e sul loro comportamento nei motori. Il signor Larguier si occupò dei carburanti solidi, mentre il Col. Lucas Girardville riferì sulle conclusioni scaturite dai Rallyes dei carburanti nazionali finora effettuati dall'Automobil Club Francese, ed il Dott. Pignot fornì dati interessanti sullo sviluppo dell'autotrazione con gas compressi, in Francia e altrove.

L'Ing. De Capitani, Delegato del Touring Club Italiano, riferì sulla situazione italiana, mettendo in evidenza l'opera del Consiglio Nazionale delle Ricerche e dei vari Enti governativi e scientifici interessati al problema dei carburanti sussidiari, nonchè l'azione efficacissima di studio e di propaganda che il Touring svolge con tenacia e continuità, da parecchi anni ormai, a favore dei carburanti stessi.

Sulla situazione dell'Olanda e delle sue Colonie riferì l'Ing. Zoetelief Norman, mentre su quella del Portogallo e delle Colonie Portoghesi si intrattenne l'Ing. Peyssonneau.

L'Ing. Nedelcovici, Delegato Romeno, documentò l'ampio sviluppo assunto in Romania dagli impianti termici funzionanti con gas naturali o con altri carburanti sussidiari.

Molto interessanti furono i rapporti presentati dalla Delegazione Svizzera. L'Ing. Aubert, nel suo rapporto ufficiale, si intrattenne sugli studi compiuti e su quelli in corso per l'utilizzazione della legna e del carbone di legna come carburanti per autoveicoli o per gruppi motori od elettrogeni.

Il signor Hostettler, Presidente della Società Svizzera per lo Studio dei Carburanti, riferì ampiamente sulla notevole attività sviluppata dalla Società stessa, e specialmente sulle possibilità di produzione e di impiego dell'alcool etilico prodotto a mezzo dei procedimenti Scholler e Bergius.

Quanto al luogo per la prossima Riunione del Comitato, fu pregato il Delegato Olandese di esaminare la possibilità che essa possa tenersi nel settembre 1934 in Olanda.

Nel pomeriggio del giorno 13 i partecipanti poterono assistere a riuscitissime prove dimostrative effettuate nei dintorni della città da autocarri alimentati da carburanti sussidiari vari (legna, miscele a base alcoolica, olii pesanti).

Cordialissima fu l'accoglienza che i Membri del Comitato ricevettero da parte della Delegazione Svizzera, delle Autorità Federali e Cantonali, ed in particolare della fiorente ed attivissima Società Svizzera per lo Studio dei Carburanti.

Le ricerche di petrolio in Albania

Per le ricerche di giacimenti petroliferi in Albania furono accordate tra il 1925 e 1926 sette concessioni di esplorazione e di eventuale sfruttamento su terreni aventi complessivamente una superficie di 378.891 ettari. In base a tali concessioni furono effettuati 65 sondaggi con una perforazione globale di 35.808 metri.

Come nota *La Critica*, delle sette concessioni accordate, due decaddero per inadempienza dei concessionari agli impegni assunti ed altre furono modificate in seguito ad abbandono di zone rivelatesi sterili.

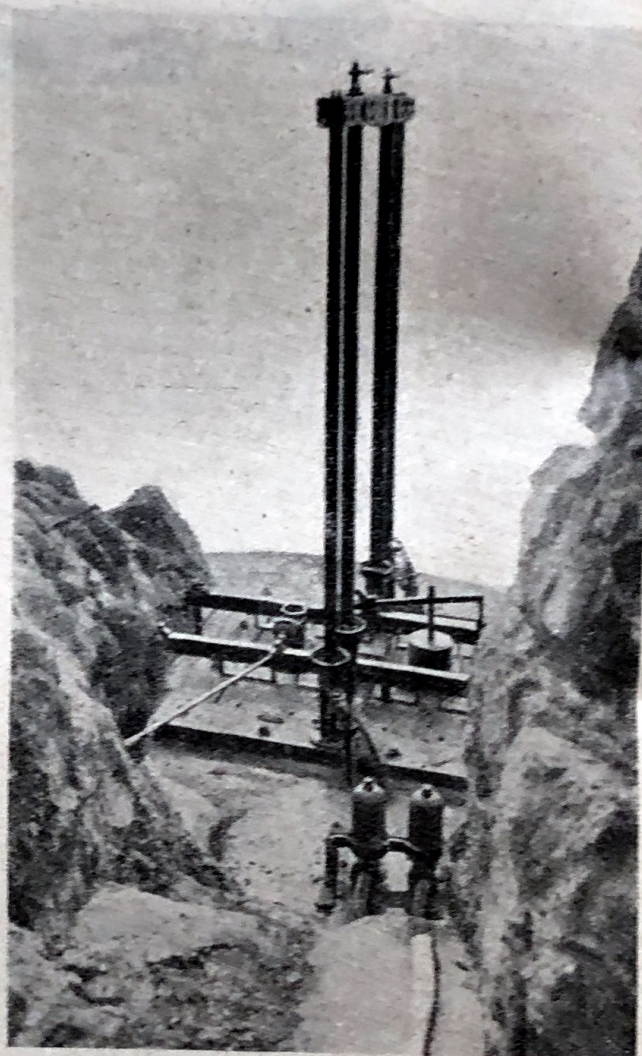
Le concessioni attualmente in vigore sono le seguenti:

1° Società Italiana Miniere di Selenizza;
2° Azienda Italiana Petrolio Albania;
3° Anglo Persian Oil Company;
4° Crédit Général des Pétroles.

L'Azienda Italiana Petrolio Albania possiede due concessioni per ricerche e sfruttamento: l'una accordata con convenzione 12 marzo 1925 per ettari 31.193 e l'altra con convenzione 15 luglio 1926 per ettari 116.825.

Le miniere bituminifere di Selenizza occupano il primo posto nella produzione europea degli asfalti naturali. La loro produzione attuale supera le 7000 tonnellate all'anno di prodotti selezionati e solubili dal 72 al 90 % in solfuro di carbonio.

L'Ondo-Pompa Cattaneo.

Fra i molti apparecchi studiati per utilizzare il movimento delle onde marine, merita una speciale menzione quello dovuto ad un nostro connazionale, il signor Francesco Cattaneo di Voltri, apparecchio che venne recentemente illustrato sul Bollettino dell'Istituto Oceanografico di Monaco. Schematicamente l'Ondo-Pompa consiste di due parti principali: un galleggiante e due pistoni immergibili. Il galleggiante è installato in un pozzo appositamente scavato in riva al mare,

L'ONDO-POMPA CATTANEO.

oppure in un largo tubo metallico. Quando l'acqua del mare monta nel pozzo dove è installato il galleggiante, quest'ultimo viene sollevato ed i pistoni, che sono molto pesanti, cadono per effetto del loro proprio peso e fanno così salire l'acqua nella colonna montante. L'acqua viene in tal modo innalzata a venti metri di altezza, da dove cadendo mette in moto una turbina azionante un motore elettrico. Per il funzionamento di questo ingegnoso e semplice dispositivo basta un movimento ondoso anche lievissimo. Questa interessante realizzazione può essere suscettibile di variate applicazioni: ad esempio per sollevare dell'acqua dolce o degli altri liquidi e così via.

Anno XXXIX **Sommario del Fascicolo di Novembre** **N. 11**

Abbonamento per il 1933: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Associazione al T. C. I. *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione: Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20): *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

RIASSOCIATEVI!

RIABBONATEVI!

CONSOCI,

Vi preghiamo vivamente di ottemperare a quanto prescrive l'art. 14 dello Statuto Sociale, provvedendo subito alla riassociazione al Touring per il 1934: per effettuare la rimessa servitevi dell'unito bollettino di versamento in conto corrente, oppure di vaglia postale, oppure di assegno bancario.

I **Soci Annuali** *versano* **L. 15,20** (*Estero* **L. 25.20**) *quale quota 1934; se desiderano ricevere la Rivista Mensile* **"Le Vie d'Italia,,** *devono aggiungere al suddetto importo anche il prezzo d'abbonamento fissato in* **L. 15,50** (*Estero* **L. 30,50**) *e cioè in totale:* **L. 30.60** (*Estero* **L. 55.60**).

I **Soci Vitalizi e Quinquennali** *che desiderano ricevere la Rivista Mensile del T. C. I.* **"Le Vie d'Italia,,** *devono versare il relativo importo di abbonamento e cioè* **L. 15,50** (*Estero* **L. 30,50**).

Nel 1934 ai Soci del T. C. I. verranno distribuite le seguenti pubblicazioni:

1. **- Il V volume della Collezione "Attraverso l'Italia,,** - *Toscana* - Parte I (Firenze e Pistoia coi territori delle rispettive provincie).
2. **- La II parte della Guida Pratica ai Luoghi di Soggiorno e di Cura d'Italia** - *Le stazioni di Montagna* - Volume I: Le stazioni del Piemonte, della Lombardia e del Veneto.
3. **- I fogli 4, 5 e 6 della Nuovissima Carta d'Italia al 500.000.**

Inoltre i Soci del T. C. I. avranno diritto ad effettuare l'abbonamento 1934 alla Rivista Mensile del T. C. I. «Le Vie d'Italia» al prezzo di favore di L. 15,50 (Estero L. 30,50). Dopo il **15 novembre 1933** tale prezzo verrà portato a **L. 18,50** (Estero L. 36,50).

IMPORTANTE

Ritagliare la fascetta-indirizzo con la quale si ricevono la Rivista e le altre pubblicazioni e incollarla nella parte riservata alla corrispondenza del bollettino di conto corrente qui unito, oppure del vaglia postale, o unirla alla lettera con la quale si accompagna il versamento a mezzo di assegno bancario.

Il sistema più comodo ed economico per l'invio delle rimesse al Touring è quello del CONTO CORRENTE POSTALE; per valersene basta staccare l'unito bollettino, riempirlo e consegnarlo all'Ufficio postale più vicino assieme al denaro.

STACCARE IL BOLLETTINO IN QUESTO SENSO SECONDO LA LINEA PERFORATA

SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

Certificato di allibramento

Versamento di L. ....

eseguito da ....

residente in ....

N. .... *Via* ....

sul c/c N. **3-98** *intestato al*

Touring Club Italiano - Milano

Addì *193*

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

N. .... del bollettario *ch. 9*

Bollo a data dell'Ufficio accettante

Scrivere chiaramente

SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

BOLLETTINO *per un versamento di L.* ....

Lire .... (in lettere)

eseguito da ....

residente in ....

Via .... *N.* ....

sul c/c N. **3-98** *intestato al*

Touring Club Italiano - Milano

nell'Ufficio dei Conti di MILANO

Firma del versante .... *Addì* *193*

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Spazio riservato all'Ufficio dei Conti

Tassa di L. ....

Cartellino del bollettario

Bollo a data dell'Ufficio accettante

L'Ufficiale di Posta

SERVIZIO DEI CONTI CORRENTI POSTALI

RICEVUTA

di un versamento di L. ....

Lire .... (in lettere)

eseguito da ....

sul c/c N. **3-98** *intestato al*

Touring Club Italiano - Milano

Addì *193*

Bollo lineare dell'Ufficio accettante

Tassa di L. ....

numerato di accettazione

L'Ufficiale di Posta

Bollo a data dell'Ufficio accettante

La presente ricevuta non è valida se non porta nell'apposito spazio il cartellino gommato numerato.

Vi trasmetto il seguente importo:

Quota Assoc. e Abbon. a "Le Vie d'Italia,, 1934	L. 30,60 -	Estero L. 55,60
Sola Quota Associazione 1934 . . .	» 15,20 -	» 25,20
Abbon. a "Le Vie d'Italia,, (per i Vital. e Quinq.)	» 15,50 -	» 30,50

(Cancellare la parte che non interessa).

Indirizzo al quale devono venir spedite le pubblicazioni:

Tessera N. ....

Cognome .... Nome ....

Via .... N. ....

(Prov. ....) Luogo ....

Incollare sul rettangolo indicato la fascetta-indirizzo con la quale si ricevono le pubblicazioni del Touring.

Parte riservata all'Ufficio dei Conti

N. .... dell'operazione

Dopo la presente operazione il credito è di L. ....

Il Direttore dell'Ufficio

AVVERTENZE

Il versamento in conto corrente è il mezzo più semplice e più economico per effettuare rimesse di denaro a favore di chi abbia un c/c postale.

Chiunque, anche se non è correntista, può effettuare versamenti a favore di un correntista. Presso ogni Ufficio postale esiste un elenco generale dei correntisti, che può essere consultato dal pubblico.

Per eseguire il versamento, il versante deve compilare in tutte le sue parti, a macchina o a mano, purchè con inchiostro, il presente bollettino e presentarlo all'Ufficio Postale insieme con l'importo del versamento stesso.

Sulle varie parti del bollettino dovrà essere chiaramente indicata, a cura del versante, l'effettiva data in cui avviene l'operazione.

Non sono ammessi bollettini recanti cancellature, abrasioni o correzioni.

I bollettini di versamento sono di regola spediti, già predisposti dai correntisti stessi ai propri corrispondenti; ma *possono anche essere forniti dagli Uffici Postali a chi li richieda per fare versamenti immediati.*

A tergo dei certificati di allibramento i versanti possono scrivere brevi comunicazioni all'indirizzo dei correntisti destinatari, cui i certificati anzidetti sono spediti a cura dell'Ufficio dei Conti rispettivo.

L'Ufficio Postale deve restituire al versante, quale ricevuta dell'effettuato versamento, l'ultima parte del presente modulo, debitamente completata e firmata.

Non spedite a parte una lettera o una cartolina con le indicazioni relative al versamento, quando tali indicazioni possono essere contenute sul bollettino di conto corrente.

Tassa per i versamenti

I versamenti eseguiti da chiunque negli Uffici Postali di capoluoghi di provincia **sono esenti da tassa.**

Per i versamenti eseguiti in ogni altro Ufficio si applicano le seguenti tasse:

Fino a L.	50.—	tassa L.	0.15
» »	100.—	» »	0.20
» »	500.—	» »	0.40
» »	1000.—	» »	0.60
» »	5000.—	» »	1.—
» »	10000.—	» »	2.—

Firmare chiaramente e non omettere mai l'esatto indirizzo e il numero di tessera. Allegare possibilmente nelle corrispondenze o rimesse dirette al Touring, la fascetta indirizzo con la quale si ricevono le pubblicazioni.

Fate almeno un nuovo So[cio]

È molto facile: basta enume[rare] i vantaggi concessi ai Soci [e ri]cordare la tenuità della quo[ta]. La domanda d'associazione [che] Vi inviamo deve servire per [as]sicurare nell'ambito delle V[ostre] parentele e amicizie un nu[ovo] Socio al Touring.

DOMANDA D'ASSOCIAZIO[NE]

Il sottoscritto chiede di esse[re] ammesso al T. C. I. in qualità [di] Socio (per l'anno..........)

Annuale *e versa* **L. 17,20** *(Este[ro]* **L. 27,20)** *comprese L. 2.— p[er] tassa d'iscrizione.*

Vitalizio *e versa la quota uni[ca]* **di L. 200,20** *(Estero* **L. 300,2[0]**

Vitalizio a pagamento rateale *versa la 1ª rata di* **L. 42,[20]** *(Estero* **L. 62.20**)*; 8 rate suc[ces]sive di* **L. 20.—** *(Estero* **L. 30.—** *o multipli fino a* **L. 202,20** *(Es[te]ro* **L. 302,20**).

Fondatore della Sede *e versa [la] quota unica di* **L. 300,20** *(Est[e]ro* **L. 400,20**).

Desidera pure abbonarsi per [il] 1934 a "Le Vie d'Italia,, *e vers[a]* **L. 15,50** *(Estero* **L. 30,50**).

Dopo il 15 Novembre 1933 l'abbo[na]mento alla Rivista coster[à] **L. 18,50** (Estero **L. 36.50**).

(Cancellare la parte che non interessa)

Si dichiara edotto dello Statut[o] dell'Associazione, si obbliga a[d] osservarlo, ed elegge domicilio [in] Milano, presso la Sede del T. C. [I.]

Cognome ....

Nome ....

paternità ....

profess. .... nato a ....

.... (giorno) .... (mese) .... (anno)

Indirizzo al quale devono venir spedite l[e] pubblicazioni.

Luogo ....

Provincia di ....

Via .... N. ....

Firma del richiedente ....

Firma del Socio presentatore ....

Da .... li .... 193...

Prezzo d'abbonamento annuo alle Rivis[te] del T. C. I. per il 1934

"LE VIE D'ITALIA,, *se effettuato entro il [15] Nov. 1933;* Italia e Col. **L. 15,50** (Este[ro] **L. 30,50**); *se effett. dopo il 15 Nov. 193[3]* Italia e Col. **L. 18,50** (Estero **L. 36,50**)

"LE VIE D'ITALIA E DEL MONDO,, Italia e Col. **L. 40,50** (Estero **L. 65,50**)

"L'ALPE,, Italia e Col. **L. 15,50** (Estero **L. 25,50**)

"L'ALBERGO IN ITALIA,, Italia e Col. **L. 10,50** (Estero **L. 20,50**)

"LE STRADE,, Italia e Col. **L. 6,50** (Estero **L. 12,50**)

Ai Propagandisti che procurano nuovi ass[o]ciati vengono assegnati premi special[i] medaglie e pubblicazioni.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI PRODOTTO ITALIANO SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XXXIX - N. 11 Novembre 1933 (A. XII)

VISIONI DEL GOLFO PARTENOPEO

NAPOLI VECCHIA E NUOVA

A Napoli bisognerebbe non esserci stati mai e arrivarci per la prima volta in aeroplano — raccogliendo il volo sopra la vetta di Camaldoli.

La vetta di Camaldoli, alta poco più di 400 metri sul livello del mare, domina col Belvedere del suo Convento l'uno e l'altro golfo, di Napoli e di Pozzuoli e quelli che furono detti i Campi Flegrei; dal Sebeto, anzi dalla estrema punta della penisola Sorrentina, fino al cocuzzolo di Capo Miseno.

Miseno, già sicuro porto ai navigli romani, fervido di vita e di movimento, guarda ora, muto e abbandonato le isolette di Procida e d'Ischia che gli stanno al dirimpetto e, la notte, ammicca ai naviganti con la luce del suo piccolo faro.

Tutt'intorno son liete marine, laghetti, mofête, paduli e collinette, residui, quanti sono, di un lontanissimo passato, quando questa terra prediletta dal cielo era tutta fuoco e fiamma, e rombi e sussulti, con esalazioni di mefitici vapori.

Eran questi, come s'è detto, i Campi Flegrei della storia e della leggenda e, a contemplarli dall'alto di questo bel colle, dove i fraticelli della placida vita godono il sole e si crogiolano ai suoi tepidi raggi come le lucertole, danno l'immagine (ma l'immagine non è del sottoscritto) di un paesaggio lunare. Chi è stato nella luna può controllare la verità del paragone: certo che i molti crateri che qui sono avanzati e che, salvo quello della Solfatara di Pozzuoli e le Terme d'Agnano, son tutti spenti e spenti bene, foracchiano il terreno e lo mostrano, qua e colà, tuttavia arso e bruciato.

Di questi crateri ce ne sono molti: del Campiglione, degli Astroni, della Lenza, del Monte Nuovo, e via discorrendo; e più lontano l'Epomèo dell'Isola d'Ischia, e più lontano ancora lo stesso Vesuvio, che però ancora fuma e, nelle giornate di vento, sparge e copre del suo pennacchio i paeselli, le ville, le sottostanti borgate fino alla marina; ed è magari presumibile — sebbene la scienza non lo ammetta — che qualche vulcano, nel remoto pliocene, ardesse anche nei pressi della penisola Sorrentina se è vero, come in effetto pare, che Capri, l'azzurra isoletta, si sia per violento moto tellurico staccata dal continente.

Ma quanto tempo è passato! Oggi le scorie,

(fot. G. Sangiorgio, Napoli)

NAPOLI - IL NUOVO PROLUNGAMENTO DI VIA CARACCIOLO DOPO MERGELLINA VERSO POSILLIPO E PANORAMA VERSO LA CITTÀ, IL CASTEL DELL'OVO E IL VESUVIO.

le lave, i lapilli e che so io si sono composti e mansuefatti e ridono ammantati di fiorente verzura, le marine paiono distese e ammorbidite in graziose flessuosità, coronandosi d'arboscelli, di rocce e di prati fra i quali biancheggiano case e paesi. Dalla lontana punta della Campanella, che guarda Capri, a codesto bel golfo di Pozzuoli che vediamo qua sotto, è tutto un biancheggiare appunto di case, un ridere d'orti e di giardini.

Quivi i mandorli tremano nei loro ramicelli gentili, i limoni maturano, maturano i mandarini, le palme snelle, alte e sottili scuotono il loro ciuffo come il cimiero degli antichi guerrieri.

Tutto ciò è molto bello e invoglia ai sogni del passato, alle fantasticherie.

Omero e Virgilio cantavano queste marine e l'empievano di fole, di leggende e di miti: navi greche e fenicie e poi romane e poi barbaresche navigarono quest'acque.

I porti di Miseno e di Pozzuoli risuonavano del rumore dei traffici, echeggiavano di strani linguaggi, dei quali oggi s'è smarrito persino l'alfabeto!

Gli orgogliosi patrizi romani, i plutocrati, gli uomini di gran daffare, venivano qui a villeggiare, costruivano case, palazzi ville e piscine delle quali oggi non rimangono che ruderi, se rimangono.

Baia, paesetto laggiù in fondo, non abitato oggi che da pescatori e da povera gente marinara, era la stazione balneare più famosa del mondo, e famosa durò per lo meno fino all'Evo medio, fino ai tempi di Giovanni Boccaccio se è vero che la voluttuosa Fiammetta, con l'altre dame e damigelle della Corte Angioina qui veniva, qui discinta folleggiava, qui, finalmente lo tradì: e il povero poeta in un impeto di dolore e di furore, esclamava, incominciando uno dei pochi bei sonetti ch'egli abbia fatto:

Perir possa il tuo nome, Baia, e il loco.

L'invocazione dello sventurato pare che sia stata udita dal cielo, perchè Baia è oggi l'umile paese che si è detto, muto sulla sua bella marina e del passato non serba che pochi ruderi: non altrimenti gli altri luoghi qui attorno.

Cadute le ville, fatti sterpi o campi arati, i giardini, diroccati i bagni e ridotti ormai a solo oggetto di curiosità al forestiero che,

(fot. G. Sangiorgio, Napoli)
PANORAMA DA VIA ANIELLO FALCONE VERSO MERGELLINA E POSILLIPO.

guidato da un uomo con un torcetto in mano, s'avventura cauto passo passo nelle loro cento e più *camerelle*.

Gli umili meandri gli rimandan l'eco del suo guardingo camminare, mentre il pensiero torna indietro indietro, e chi ha più fantasia più

NAPOLI - LA STRADA LITORANEA E IL VESUVIO. (fot. G. Sangiorgio, Napoli)

si diletta nell'inutile, per quanto poetico sogno.

Meglio dunque uscire dalla immaginaria carlinga che ci ha posati quassù e scendere passo passo verso Napoli che la discreta altura di Castel Sant'Elmo ci ha tenuto per un poco nascosta. La vera vita è qua sotto, nel fervore delle nuove industrie. Dalla cara città viene un brusío di mille voci, mentre i suoi mille vetri di veroni e di finestrucce percossi dal sole ci abbagliano e ci fanno alzar la mano agli occhi — *che del soverchio visibile lima.*

Mentre si scende, pare che la città s'allarghi e si spanda sull'arco del magnifico golfo. Escono, di sopra le altre, le moli dei suoi grigiastri manieri: il castel Capuano costrutto dal primo Carlo d'Angiò, il feroce bigotto, l'uccisore di Corradino — del quale nella prossima chiesa del Carmine esiste la statua bianca e gentile; il Castelnuovo, sgomberato intorno dalle molte catapecchie che ne deturpavano la linea, e più in qua il Castel dell'Uovo, di origine pure angioina, e che ha una storia lunga lunga.

S'alza, come tutti sanno, sopra una penisoletta dov'ebbe già una sua villa Lucullo, il dovizioso romano, e dove fu relegato e morì Romolo Augustolo, l'ultimo e il più meschino degli imperatori. Fu dimora di principi, baluardo contro a nemici che venivano dal mare, prigione; ora è caserma e suona delle strombettate del fante. Tutt'intorno gli schiumeggiano i marosi e danzano le barchette dei gitanti e dei pescatori: salvo che dalla parte di terra gli sono pullulati al piede molti ristoranti e tavernette nelle quali è confortante stare a riposo e mangiare e bere del buon vino d'Ischia e di Capri porgendo l'orecchio, a metà distratto, a codesti tenorini — intonati però — che gorgheggiano le ultime canzonette di Piedigrotta.

Napoli va perdendo molte delle sue caratteristiche, ma codesta di cantare, è rimasta e rimarrà.

Molto spazio prima di Castel dell'Uovo, e cioè dai pressi del Maschio Angioino, si diparte la nuova magnifica strada litoranea, percorsa anche dal tram, che passa fra il mare e il Palazzo Reale, s'ingolfa con una imponente galleria, sotto la piccola altura dove, fino a pochi anni or sono c'era la sede dell'Ammiragliato, oppure, dopo essersi al-

(*fot. G. Sangiorgio, Napoli*)

NAPOLI - I GIARDINI DELLA LITORANEA AL POSTO DELL'ANTICO ARSENALE.

largata in un bel giardinetto segue la marina e si congiunge con la via Partenope.

La via Caracciolo che continuava la Via Partenope terminava a Mergellina, e Mergellina era un piccolo borghetto marinaro, ma caratteristico assai.

Un arenile lo difendeva dagli impeti del mare: questo arenile fu occupato dalla nuova « strada » proseguimento della suddetta via Caracciolo, il gruppetto di Mergellina con le sue casucce vecchie e pittoresche, fu distrutto. Tra poco, senza dubbio, case e palazzi le sostituiranno alzandosi sopra l'amena pendice di Posillipo.

La collina di Posillipo, per chi non lo sapesse (ma quanti saranno?) è la lunga dorsale che deriva dal Vomero e termina in mare di fronte all'isoletta di Nisida: divide il golfo di Napoli da quello di Pozzuoli e — asseriscono questi dotti — è la parete di un cratere, che vomitò foco e lava su queste piazze: è sparsa d'innumerevoli ville, parchi, giardini e casali, trattorie, alberghetti e ristoranti, ciascuno ben noto al forestiero ghiottone per qualche gustosa caratteristica.

Luogo di delizie nell'antichità, come ci accadrà di ricordar a mano a mano più sotto, è in procinto di diventare il Paradiso dei Paradisi mercè le sollecite cure di chi presiede ai lavori d'assestamento di codesti bei luoghi. Infatti alle vecchie strade che conducevano su questo e quel punto della lunga collina, altre se ne aggiungono con un Parco là in fondo: e io voglio ringraziare qui pubblicamente l'illustre sig. comm. Accardi che mi ha lasciato saccheggiare il magnifico volume edito sotto la direzione di S. E. il senatore Castelli, nel quale sono descritti con minuzia e precisione di dati tutti i rinnovamenti edilizi della città.

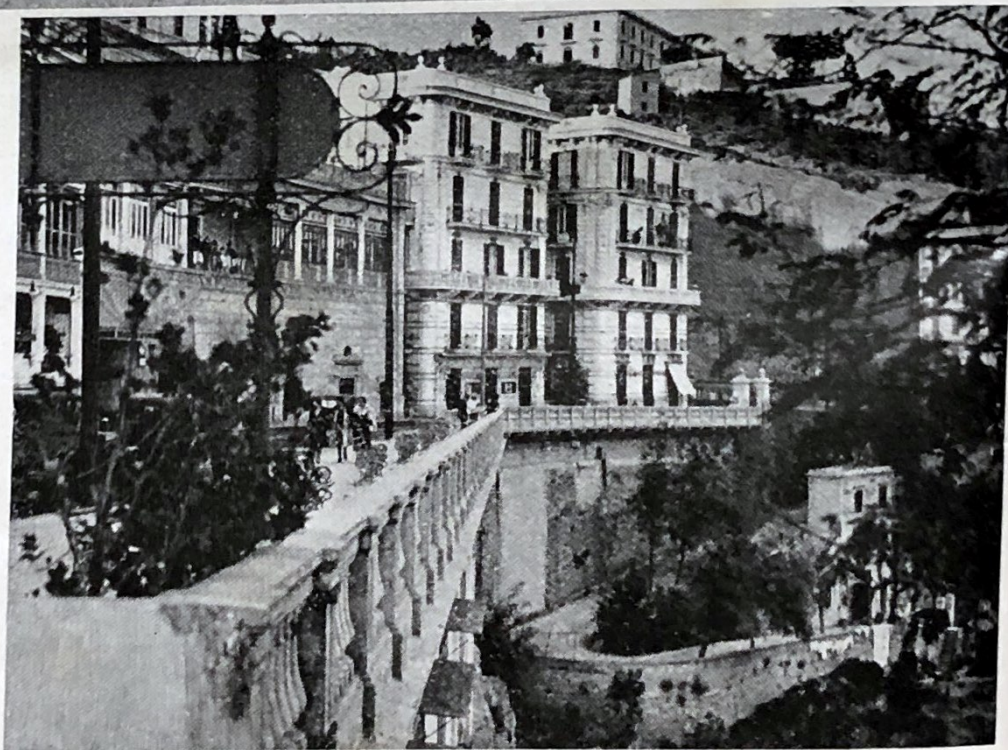
Dell'antiche strade che traversavano la collina di Posillipo la più grande e famosa era quella che partendo da Mergellina arrivava fino a Marechiaro e al Capo Posillipo.

Fu incominciata nel 1808, regnando in Napoli Gioacchino Murat, e completata nel primo tratto, cioè fino al Capo di Posillipo nel 1812. Nel 1816 venne continuata dagli Austriaci fino a Bagnoli, valicando la dorsale, mercè l'impiego e l'opera dei loro stessi soldati: e finalmente dopo la loro partenza fu completata fra il '23 e il '30, dai napoletani.

Ma ora, non rispondendo più essa strada alle esigenze del traffico moderno, si pensò di allargarla almeno nel tratto fra la villa Martinelli Plirce e Panazia, costruendo nello stes-

SEGUITO DI VIA CARACCIOLO CON LA TERZA ROTONDA.

Quanno spunta la luna a Marechiaro.

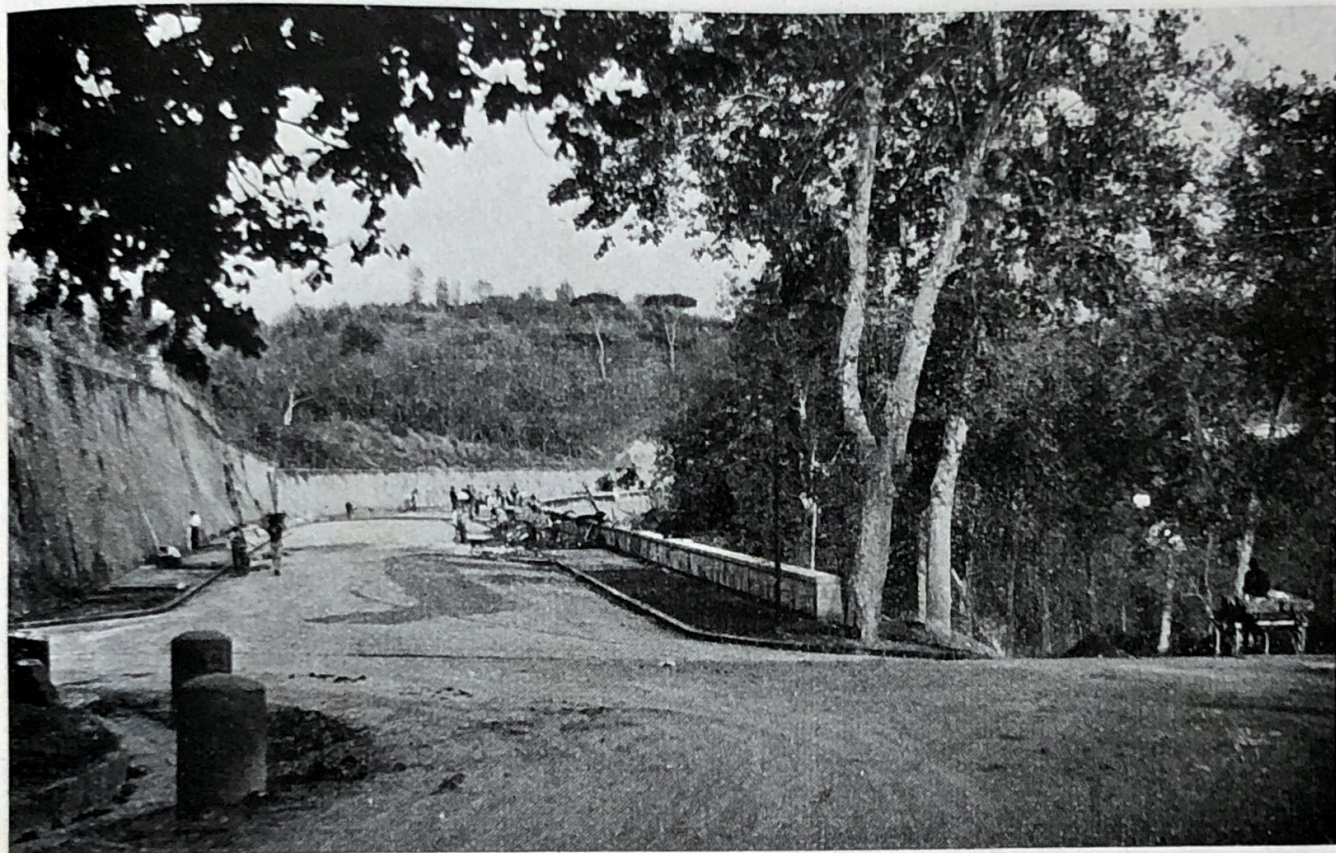
Qui presso si son trovati alcuni avanzi romani del tempio della Fortuna, e altri vetusti ruderi, ma pur troppo non identificabili. Ora è qui da notare che la strada rotabile di Marechiaro si arrestava alla Chiesa prima del villaggio e, per giungere al mare si percorreva una stradetta in pessime condizioni. Detta rotabile si è prolungata di 416 metri.

(*fot. F.lli Troncone, Napoli*)

SISTEMAZIONE DI VIA POSILLIPO.

so tempo verso mare un' elegante balaustrata, dalla quale si può comodamente godere lo spettacolo del golfo fino a Sorrento e Capri: e non fu opera nè faticosa nè difficile, poichè già esisteva in quei paraggi una cava di tufo trachitico facile a trattarsi. Poichè il tracciato fra il Mausoleo dei Caduti e la Chiesa di Santa Maria Bellavista era tortuoso, con curve e raddoppi che rendevano difficile e qualche volta pericoloso il transito, vi si tirò un rettilineo. Occorre appena ricordare che questa parte della amenissima costiera è sparsa di innumerevoli ville, parchi e giardini e palazzi che via via vanno aumentando uno più bello dell'altro.

Poco prima di Capo Posillipo s'incontra il borghetto di Marechiaro abitato da povera gente, pescatori per lo più; una scaletta mena a una trattoria.

È il luogo della celebre canzone di Salvatore Di Giacomo, musicata dal Tosti —

Si pensò poi, di costruire un accesso diretto dalla via bassa di Posillipo al Nuovo Parco e si è provveduto con una strada che dirama dall'attuale via di Posillipo nei pressi della discesa di Marechiaro e, contornando senza toccarla la monumentale villa Sans-Souci, s'innesta con l'estremo a monte della grande arteria di Posillipo in vicinanza della cancellata d'ingresso al Parco. Si sviluppa sulla costa meridionale della punta di Posillipo dalla quale si domina tutto il golfo di Napoli ed è lunga 1 km. e 223 m.

(*fot. F.lli Troncone, Napoli*)

L'IMBOCCO DI VIA CANZANELLA.

A sinistra della villa Sans Souci, testè nominata, si può prendere la discesa che mena a Coroglio, piccolo villaggio con stabilimenti balneari: qui è — o meglio era — l'imbarcatoio per Nisida, sulla riva della quale si scorgono gli scali degli idrovolanti e la carreggiabile che conduce alla Gaiola — poche casupole di pescatori — di fronte a cui s'alzano dal mare tre scoglietti, denominato il più piccolo Gaiola appunto: sovr'esso, nei tempi andati dimorava un romito; ora c'è una villetta che non so se si apra mai, nè so di chi sia.

Chi voglia poi avventurarsi fra gli sterpi, le rocce e gli arboscelli, posa il piede sopra i ruderi di quella che — se gli archeologhi dicono il vero — fu la villa di Vedio Pollione.

La villa si chiamava anche allora *Panteglipon* (che calma il dolore): la quale fu dal proprietario lasciata in eredità ad Augusto che più d'una volta ci venne e vi dimorò, dopo averla ingrandita e adattata al suo piacere. E, di più, fece scavare una galleria che lo conduceva a Bagnoli e di lì andava a Pozzuoli e a Roma.

Altra grotta o galleria, era vicino; era ed è — poichè sussiste tuttora e si può visitare — quella detta di Seiano : lunga quasi un chilometro e fu costruita, a dispetto della denominazione ch'essa porta, da Cocceio Nerva nel 37 d. C.: restaurata da Onorio nel 400 e di nuovo restaurata da Ferdinando II nel 1840.

Ma altri e forse più bei paraggi richiamano l'attenzione dell'attuale visitatore di questa collina: e, primamente le nuove arterie stradali sovr'essa costruite o continuate coi recenti lavori. E, per esempio, per mettere in comunicazione la strada di Posillipo alto col centro di Napoli, per mezzo della via Tasso, era già stata ideata negli anni scorsi la via detta Canzanella.

I lavori, iniziati nel 1920, furono interrotti per mancanza di fondi. Poi questi si son trovati e l'opera è stata ripresa, divenuta anche, nel frattempo più urgente, per la aggregazione a Napoli dei Comuni di Soccávo e di Pianura.

Questa nuova e bella via, a carattere panoramico sui Campi Flegrei, comincia in vicinanza della Loggetta Canzanella e sale a mezza costa volgendo prima a nord, per un tratto di circa 450 metri e quindi a nord ovest per un altro tratto di 400 m. circa; se-

(fot. G. Sangiorgio, Napoli)

COROGLIO CON LA SPIAGGIA, VISTO DALL'ALTO DEL PARCO DI POSILLIPO.

gue il rilievo della collina e, dopo aver compiuto un ritorno, reso necessario dalla topografia del luogo, sviluppandosi tuttavia a mezza costa per un percorso di circa mezzo chilometro, raggiunge la via Manzoni.

Per migliorare poi le condizioni del rione Vomero che si congiungeva alla via di Posillipo traverso l'antica e angusta stradetta di Villanova, la quale da Piazza Santo Stefano conduceva al casale di Posillipo e alla discesa di Coroglio, il Comune ideò e costruì una nuova strada (ultimata nel '27) con terrazzi e balaustre aperti sopra i bellissimi due versanti di Napoli e di Pozzuoli.

E costruì anche la nuova e grande arteria di Posillipo che scavalca la collina nei pressi di Torre Ranieri, punto nel quale si unisce alla via Manzoni, di guisa che il tronco successivo fra Torre Ranieri e il cavalcavia di Montagna Spaccata, diviene il naturale prolungamento della via Manzoni.

Da qui s'è costruito un tronco che, con andamento sinuoso, raggiunge la via bassa di Posillipo, di fronte alla discesa di Marechiaro. Tra l'edificio delle Dorotee e Villanova venne in seguito aperta una terrazza lunga una sessantina di metri con magnifica veduta sul golfo di Napoli.

Ma l'impresa più bella e più grandiosa alla quale l'Alto Commissariato ha posto mano, è la grande e nuova arteria di Posillipo che termina nel Parco.

Il tracciato prescelto per questa nuova magnifica strada corre a mezza costa fra la attuale via di Posillipo e la Via Manzoni.

La strada sale dolcemente da Piazza Sannazzaro, tocca, dopo breve percorso, il rione Sannazzaro-Posillipo tutto nuovo, supera la modesta collina e, dopo avere per breve tratto seguito la via Manzoni si sviluppa con ampia curva lungo la costa che guarda Bagnoli e il golfo di Pozzuoli, e sorpassata con un cavalcavia la discesa di Coroglio nel tratto incassato di Montagna Spaccata, raggiunge il pianoro del Capo di Posillipo, dove si trasforma in un largo viale, che costituisce l'accesso al parco, creato all'estrema punta della collina.

Detta strada è larga 21 metri; ma il tronco d'accesso al parco è più largo ancora.

Il pianoro di Posillipo, dove si sta ultimando il parco che sarà in futuro tra le più bel-

le meraviglie della meravigliosa città, è alto sul mare 150 m.: si sviluppa per 450, ed ha una larghezza di 300 m.

Ma esso non è che la parte centrale del parco, il quale scende a oriente e ad occidente fino alla Cala Trentaremi da un lato, e alla discesa di Coroglio dall' altro: fra tutto occuperà una superficie di mq. 216.441.

L'accesso principale al Parco si apre sul lato settentrionale del pianoro in corrispondenza dell' asse del primo tronco della grande arteria ed è costituito da una opera architettonica importante formata da quattro pilastri rivestiti di travertino di Tivoli, collegati da una cancellata di ferro. In corrispondenza all' ingresso principale si apre un vasto piazzale, con un viale carrozzabile largo 14 m.: poi un grande viale riserbato ai pedoni e altri vialetti secondari che portano ai punti più sporgenti e pittoreschi e di bella vista di questo luogo di delizie.

(*fot. G. Sangiorgio, Napoli*)

L'ISOLA DI NISIDA VISTA DALL'ALTO DEL PARCO DELLA RIMEMBRANZA A POSILLIPO.

E ci sono, e più ci saranno in corso di tempo, alberi frondosi e bei boschetti e piazzuole con parapetti e sedili.

Una visita è cosa sommamente interessante: bello è indugiare all'estremo parapetto del parco, gettando l'occhio oltre il breve braccio di mare che ci separa dalla isoletta di Nisida.

Ancora una volta bisogna qui aprir l'ale al sogno e ai ricordi.

Nisida, mefitico cratere di vulcano, sorto dal mare, al tempo dei tempi, già rivestita di selve, vide Greci e Fenici, vide Bruto e vide Cassio tramanti l'uccisione di Cesare, vide Cicerone, e, di Bruto che andava in esilio, vide la bianca vela fuggire sull'orizzonte, mentre Porzia, la dolorante moglie, non reggendo allo strazio dell'estremo saluto, ingoiava carboni spenti per uscir di questa vita.

Oh! come si può pensare al suicidio in codesti bei luoghi? Meglio forse l'intese Vittoria Colonna che qui si raccolse a calmar il dolore del perduto consorte, e Michelangelo la veniva a visitare.

RICCARDO BALSAMO-CRIVELLI.

LA MOTONAVE « OCEANIA » NELLA RADA DI GIARDINI PER LA VISITA A TAORMINA.

CIASCUNO ha un suo modo di vedere, sentire, ricordare. Ma alcune sensazioni calme e quiete, non prevedibili se sono donate a tutt'una lieta brigata, non possono essere di pochi. Immaginiamo senz'altro che a quasi tutti i crocieristi imbarcati sull'« Oceania » non sfuggirà così presto la visione della deliziosa cala di Lussinpiccolo alla vigilia dello sbarco. Non perchè estranea al programma, ché l'inatteso è sempre appetito se è predisposto da un desiderio d'amore, bensì per l'intimo godimento che ciascuno provò. Alla naturale bellezza del sito — mattinata serena, mare calmo e cianissimo, colli d'un verde che aveva infinite tonalità, case e villette venete occhieggianti senza soverchia civetteria mondana sotto la protezione di campanili del più schietto stile di San Marco — si univa un sentimento d'intimità familiare.

Comprendemmo in quell'ora il significato del nodo d'amore che avvince l'iniziale dell'armatore lusignano e rende simpatico di getto il distintivo sociale. Ai compaesani s'era voluta mostrare, come altre belle e veloci consorelle, la motonave più recente, già di ritorno dal primo viaggio di nozze. Le barchette ch'eran corse attorno alla nostra motonave, precedute da alcuni motoscafi più indiscreti o impazienti, sostarono a debita distanza, ma non così da non potersi far vedere e sentire. L'armatore, il comandante, gli ufficiali, i sottufficiali ed i marinai di coperta e di macchina eran tutti affacciati e salutavano: meglio, rispondevano sottovoce alle discrete chiamate ed allo sventolio di fazzoletti agitati da tante e tante donne. Ci pareva d'esser nella rada d'un'isola d'incanto, tale era la preoccupante maggioranza del sesso gentile. Ma nessuna imbarcazione fu calata. Le scalette restarono immote all'alto del barcarizzo. La casta atmosfera che aliava fra le salutanti da basso ed i figli, i mariti, i fratelli, i fidanzati a bordo, diceva a noi, ignari di quei contatti spirituali, che le pause frequenti e lunghe, fra la continua ansietà per i parenti lontani — ansietà non minore d'un tempo anche se la radio porti notizie giornalmente — accendono nostalgie languide e pacate.

Ma, si può obiettare, in paesi di marinai l'episodio è comune. D'accordo. Senonchè in

Lussinpiccolo assume carattere universale. L'armatore che possiede una fra le maggiori flotte mercantili dell'Amarissimo, certamente non seconda per modernità, genialità, razionalità ed aderenza all'economia nazionale, è nativo di Lussinpiccolo. Pure da Lussinpiccolo, quasi per intero, trassero natali l'ufficialità, i marinai e persino il personale di bordo. La Compagnia marittima, fondata da Callisto e Alberto Cósulich, possiede anche il benemerito *Cantiere navale triestino* sito in Monfalcone, dal quale escono navi di pace e di guerra. All'operosa casata di questi navigatori e costruttori apparteneva l'ing. Oscar, che quarantaseienne non indugiò a gettarsi in mare per salvare un figlioletto pericolante nelle acque di Portorose, e, sebbene esperto e forte nuotatore, restò vittima del cuore, che per l'emozione non fu pari alla volontà.

Sono diciannove le navi della S. A. Cosulich, e tutt'insieme registrano un tonnellaggio lordo di quasi centottantacinquemila tonnellate. Il primo brigantino a palo ebbe il fatidico nome di « Fides ». Le maggiori unità della Compagnia, la « Saturnia » e la « Vulcania», registrano circa ventiquattromila tonnellate ciascuna. Le due motonavi più recenti, la « Neptunia » e l'« Oceania », poco più di ventimila. Queste sono state ideate e costruite secondo un'estetica navale esterna e interna nuova. Lo scafo è diverso da tutti quelli in uso finora. La decorazione interna, sobria, decorosa, senza il cattivo gusto dell'arricchito soltanto nel portafoglio, è novecentista. Francamente anche i più esigenti devono riconciliarsi con questo movimento d'arte, quando sa aderire ai bisogni molteplici dell'ambiente.

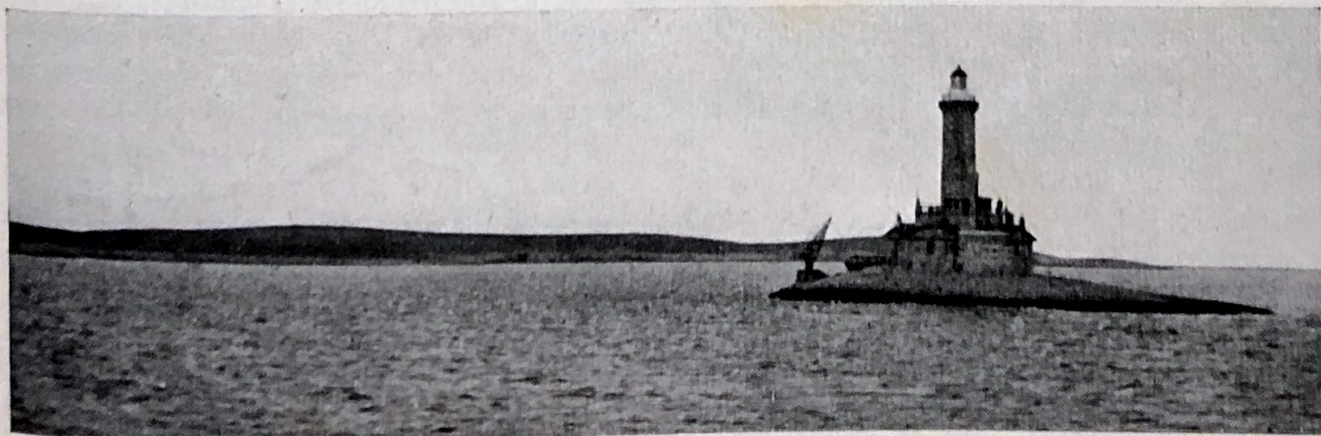
Le prime motonavi hanno due eliche ciascuna, le ultime ne possiedono quattro.

Non erano stati impartiti ancora gli ordini della partenza da Lussinpiccolo ed un idrovolante, dopo aver circuito con lenta navigazione la motonave, spiccava docile il volo, la rigirava all'altezza del ponte di comando e quindi filava lontano, scomparendo dietro i colli. Altra attività industriale e commerciale questa, con la compartecipazione della stessa Società armatrice, la quale gestisce, sotto diversa ragione sociale (S.I.S.A.), gli apparecchi in servizio regolare fra alcuni scali adriatici, compresi Zara, Làgosta, Durazzo e Brindisi. Ricordammo allora che al terzo giorno di navigazione, lasciato Bari, quando s'era all'altezza di Brindisi, fummo raggiunti da un idro proveniente da Durazzo. Avvistarci, accostarci, circuirci con un fraterno volo a grande velocità fu tutto uno. Fremiti d'ala in cielo, palpiti di mille cuori a bordo. Persino gli stranieri, ch'erano la maggioranza, notarono la rispondenza d'affetti tra navigatori di due elementi in servizio sotto identiche bandiere.

***

È quasi superfluo, oramai, tesser l'elogio delle crociere. Tutte le Compagnie italiane di navigazione, ora in perfetto accordo, ne allestiscono e compiono da qualche anno, non solo su itinerari interni nell'Adriatico, nel Tirreno, nel Mediterraneo d'Occidente e di Levante, anche al di là delle porte che ci fanno prigionieri nei mari nostri, e vanno all'India, alle prossime isole dell'Atlantico *et ultra*, a mostrar che si vuole non essere più gli eterni dimenticati, noi che donammo tanti navigatori a genti che non erano dei nostri lidi, e quei Maestri aprirono vie, scopersero terre e conquistarono paesi vistosi.

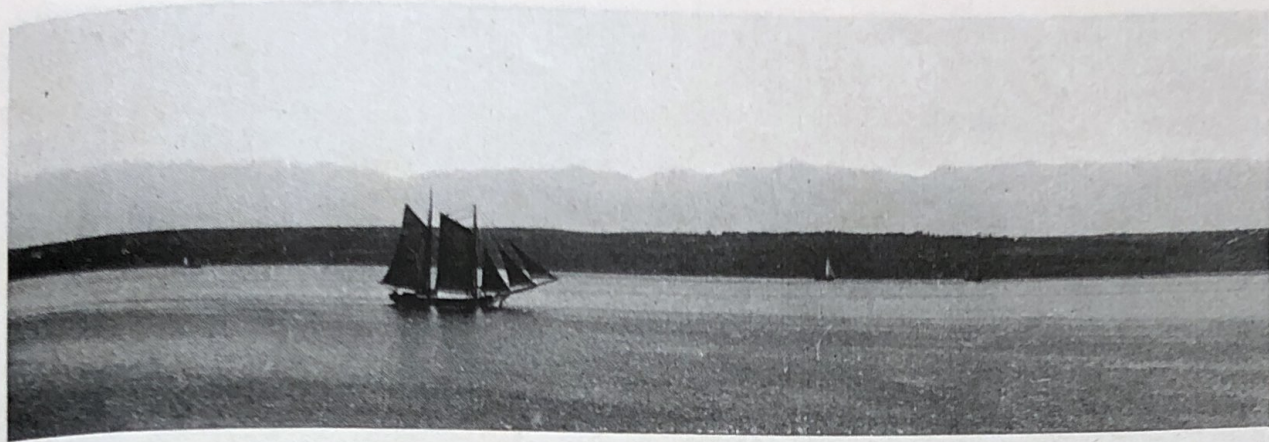
(*fot. E. Florioli Della Lena, Venezia*)

CAPO PROMONTORE.

(*fot. E. Florioli Della Lena, Venezia*)

LUSSINPICCOLO - « TOPO » DA PESCA NELLA TRANQUILLA CALA.

Senonchè noi, che qualche decennio or fa navigavamo poco, o solo per ragioni di forza maggiore, non costituiamo ancora la maggioranza del carico di questi viaggi turistici nei nostri mari. La moda, se così può chiamarsi il risultato di un'iniziativa di vasta portata economica, tale da pesare attivamente sulla condotta amministrativa delle Compagnie marittime, ci è venuta — o tornata? — dall'estero. In talune stagioni, su certi mari d'Europa, la teoria di navi in crociera si sgrana come rosario, similmente alle famose « carovane » mercantili di Venezia e Genova nel basso medievo e al tempo dei primi pellegrinaggi in Terra Santa.

Sono autentici alberghi natanti che per giorni e settimane conducono migliaia di viaggiatori nei fiordi norvegesi oppure a scorgere il sole di mezzanotte a capo Nord od a provare oneste emozioni circumpolari fra lembi di banchisa sino alle Svalbard. E come ogni medaglia ha il suo rovescio, se gli armatori esotici godono i vantaggi di queste periodiche navigazioni, in quanto assicurano, sin dal partire, il « carico di ritorno », così non gioiscono i conduttori, ugualmente esotici, d' alberghi estivo - montani. Diceva il dott. Ernst Rietmann, direttore delle *Neuer Zürcher Zeitung*, nonchè presidente della Federazione internazionale delle Associazioni di direttori ed editori di giornali, che l'industria alberghiera svizzera è fortemente preoccupata, nè si fa soverchie illusioni sulle risorse compensative durante l'inverno, poi che oramai in tutti i paesi alpini gli sport invernali trovano congrui impianti alberghieri.

In Italia il movimento ascendente di crocieristi giova all'industria alberghiera sotto parecchi riguardi, non escluso quello della nuova clientela che s'innamora sempre più della nostra terra, dei nostri servizi, del nostro ordine, della nostra attività, della nostra disciplina e ritorna in altre stagioni. Soprattutto non è da trascurare il diretto ed immediato tornaconto economico. Se alla prima delle quattro crociere compiute dall'« Oceania », innanzi di battere regolarmente la rotta dell'America meridionale, su più di mille passeggeri circa novecento risultarono provenienti dall'estero — nella seconda la maggioranza fu d'italiani, nella terza e quarta di stranieri — si deve tener calcolo pre-

(fot. E. Fiorioli Della Lena, Venezia)
IL LONTANO PROFILO DEI MONTI VELEBITI.

ciso del denaro speso anzitutto per l'imbarco e poi, durante la navigazione, a bordo e nelle soste in porti italiani. È lapalissiano che ogni crociera aggiunge qualche milione di lire sulla bilancia delle entrate occulte. Alla chiusura d'ogni esercizio i finanzieri e gli economisti, ai quali nessuno impone consensi o tolleranze non spontanei, devono pur commisurare questo utile, come è efficace una pur debole trasfusione di sangue nel circolo d'un organismo alquanto anemico. Ed è risaputo che gli anemici resistono, con opportuni accorgimenti, più degli iperemici.

C'è, però, un altro bilancio da chiudere: quello politico--morale. Mettete alcune migliaia di crocieristi in ritmico contatto con la gente e il paese d'Italia; fate apprezzare a loro i vantaggi reali d'una navigazione da diporto rapida ed economica ad un tempo su natanti cui non manca alcuna risorsa di comodità e sicurezza; convinceteli che con un mare mosso il rullio e il beccheggio sono un mito; dimostrate sperimentalmente che pur fra la nebbia ed in zone di bassifondi la navigazione non è cieca, perchè i segnalatori elettrici di profondità sono sempre all'erta per avvertire tempestivamente la minima variazione batimetrica; infondete la convinzione che, non ostante la sicurezza della incombustione per virtù di materiali refrattari, il personale è istruito e pronto a tutte le evenienze, ed avrete la spiegazione della preferenza data alla nostra bandiera dai viaggiatori diretti a paesi non italiani, pronti a tornar qui per imbarcarsi quando è l'ora di rimpatriare. Che se, oltre a tutto ciò, si dovesse aggiungere l'abilità degli armatori nel propagandare i propri meriti fra clientele straniere, sarebbe una benemerenza non trascurabile.

Tangibile, infatti, è la risonanza che le crociere su navi italiane recano in ambienti stranieri. L'immagine delle ciliege è vecchia, ma è sempre di suprema evidenza didattica.

NIEGUS - LA CASA DOVE NACQUE RE NICOLA DEL MONTENEGRO, LUNGO LA STRADA DA CATTARO A CETTIGNE.

CETTIGNE - LA PIAZZA PRINCIPALE, CON L'ALBERO SOTTO IL QUALE RE NICOLA ASCOLTAVA LE RICHIESTE DEI SUOI SUDDITI.

La clientela aumenta. Orbene, il contatto che in un mezzo mese si produce fra i nostri ideali ed i nostri problemi di ricostruzione da una parte, e la curiosità, un po' diffidente dapprima, dei viaggiatori d'oltr'alpe, poi sempre più fiduciosa e soddisfatta, meriterebbe un esame minuzioso, uno studio profondo. Comunque, non è difficile leggere nei loro occhi o cogliere in qualche schietta esclamazione, non più l'espressione stereotipata che si doveva saper mostrare, una volta, davanti a qualsiasi motivo esotico per restare nel novero dei turisti intelligenti... se non colti. Oggi, se si scambiano alcune frasi con colleghi e compagni, che non siano italiani, novantanove volte su cento si entra senza preamboli nell'argomento principe: come mai, durante l' imperversare d' una crisi mondiale che scuote i colossi, proprio un paese come l'Italia, punto ricco di materie grezze, con i vincoli posti all'emigrazione da tutti i possibili paesi concorrenti, non solo si mantiene a galla ma, per restare nell'ambiente, sa navigare con destrezza?

Nè le risposte dobbiamo elemosinarle. Sono già intuite dall'interrogante prima che dedotte da noi. L'ordinamento dello Stato fascista s'impone all'attento esame e all'ammirazione d'ognuno. Allorchè, durante la crociera, non solo in Grecia e nel Montenegro, si chiede moneta italiana, ma si accerta che è preferita a Malta, in paese soggetto alla sterlina, ecco offerta una delle prove sovrane che nel campo internazionale è stata sempre la più ambita. La saldezza della lira è dimostrata dal movimento di operazioni che l'ufficio cambio, gestito a bordo dell'« Oceania » da un procuratore della sede triestina della *Comit*, ha concluso in navigazione. La valuta estera venduta, com'è naturale, nell'avvicinarsi a scali italiani, per l'acquisto di nostre lire, non chiedeva che raramente diversa moneta estera alla vigilia di approdi in scali non nostri. I più navigati seguitavano a comperare lire italiane. Non potè non indurre in melanconiche meditazioni il rifiuto ostinato, sistematico, di accogliere la moneta nostra in Ragusa. In questa deliziosa cittadina — veneta, nevvero? — no! umbro-fiorentina! — un pubblico cambiavalute ostentava le quotazioni in « dinari » delle monete di tutto il mondo... tranne la lira italiana.

***

L'itinerario ha permesso di visitare Bari, Taormina, Messina, la punta dei Peloritani, Palermo, Monreale, Porto Empedocle ed Agrigento prima di puntar su Malta. Sebbene l'estate non sia stagione propizia a far sì che

MALTA - LA « STRADA REALE » DI VALLETTA.

l'animo di turisti d'ogni paese aderisca all'Italia solatìa, purtuttavia il benessere relativo della gente e il suo buonumore, la rinascita edilizia di centri urbani, la sistemazione dei porti e dei rispettivi servizi, l'ordine interno ed altro ancora, non restarono soverchiati dal caldo. Il transitare delle bianche capaci « navi-traghetto » nell'incantevole stretto di Messina dice dei rapporti commerciali fra l'isola e il continente. Fu appreso con stupore, anche da qualche connazionale, che fra Messina e Villa San Giovanni questi « traghetti » possono trasportare in un sol viaggio ventotto carri derrate, ossia un treno intero del peso di seicentoventi tonnellate. È recente l'istituzione di un « treno-bloccato » Catania-Brennero, del peso costante suaccennato, che impiega a compiere il percorso cinquantadue ore: la metà di prima. Sono fatti consolatori. Ci si imprimono nella memore coscienza, come i panorami deliziosi sulla rétina insaziabile.

A Malta, invece, non furono cagion d'invidia la petulanza dei rivenditori e la sfacciataggine dei mendicanti. È già curioso il modo di chiedere elemosina tuffandosi nel porto a raccoglier sul fondo le monetine gettate dai ponti dell'« Oceania » o di qualsiasi nave che vi sosti. Mentre in città e sobborghi esplode l'italianità in tutta la struttura dei palazzi e delle chiese — recenti affreschi recano le romanissime firme di Cesare Bruschi e di Attilio Palombi — non convince l'ignoranza della nostra lingua da parte, per l'appunto, degli autisti destinati al gruppo italiano. Ci sincerammo che ai gruppi stranieri si erano dati autisti che non nascondevano di parlare la nostra favella. Timore di compromettersi, da parte dei primi? Minore negli altri? Ma non fu più efficace la propaganda, se novecento turisti stranieri potranno assicurare che a Malta si parla volentieri il nostro idioma, come ci fu confermato alla Casa del Fascio?

Ma la lotta è senza quartiere: lotta complessa, dove giocano, insieme con vasti piani a sfondo religioso — anticattolico — ed economico, interessi locali. In tutte le chiese cattoliche è fatto obbligo di esporre avvisi in dialetto maltese: nel tempo stesso — *et pour cause!* — è consentito di mettervi accanto... il testo italiano.

***

La visione di Tripoli, subito dopo Malta, ebbe virtù di porre a fronte i risultati di due colonizzazioni. Gli stranieri, molto più

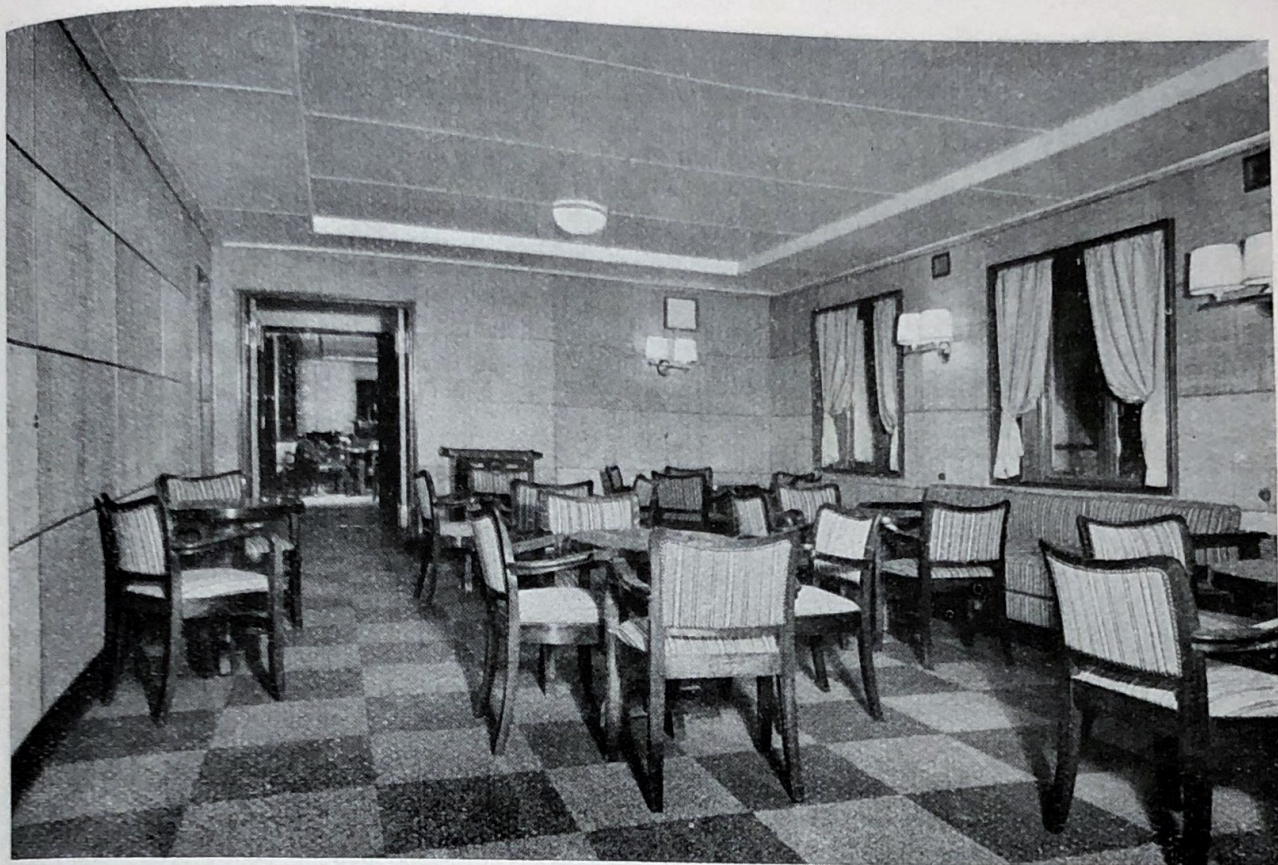
(fot. Giacomelli, Venezia)

MOTONAVE « OCEANIA » - SALA DA GIUOCO, SCRITTURA, FUMO E BALLO DELLA CLASSE UNICA. ALLE PARETI SONO INQUADRATI 28 FACSIMILI D'UN ATLANTE DI J. VAN KEULEN.

attenti di noi in terre nostre, non potettero nascondere il loro stupore. Tripoli ha dovuto apparir cosa inattesa, ed era da prevedersi, a coloro che non la vedevano da dieci anni, ma ha potuto lasciare attòniti anche alcuni connazionali che due anni or sono vi giunsero con l'indimenticata Crociera del T.C.I.

Tripoli domina sulla quarta sponda come città moderna che ha voluto affrontare e saputo risolvere problemi congiunti, in meno di un decennio, se vogliamo esser precisi. I progressi compiuti si potrebbero definire americani, se i Romani non avessero insegnato molti secoli prima come si crea dal nulla, per l'eterna beatitudine dei buongustai d'arte. *Leptis Magna* difatti, è vicinissima.

Non appena iniziato lo sbarco, alcuni tedeschi, con alla testa quattro Camicie brune in costume coloniale, fra cui il collega Herbert Zastrow dell'*Angriff* hitleriano, vollero recarsi a deporre un omaggio floreale al Monumento ai Caduti. Furono festeggiati alla Casa del Fascio.

Come in nessun altro scalo, tutti i passeggeri vollero visitar la città. Molti si spinsero alle oasi. Qualcuno cavalcò dromedari su e giù per le dune. Parecchi puntarono e si trattennero ad Homs. Alcuni s'inoltrarono nelle concessioni. Fu potuta gustar sul posto la stessa uva da tavola inviata, come primizia, in quei giorni, al Sovrano. Furono visitati alcuni istituti per la tutela dell'artigianato. La Manifattura dei tabacchi rivelò in pieno la sua organizzazione industriale e fece gustare i prodotti tipici. Potemmo anche conoscere alcuni risultati inediti dell'opera di rilevamento topografico del retroterra, coordinato dal col. De Agostini: la fisionomia tradizionale d'alcune plaghe muta aspetto; invano cercheremo sulle carte di domani quel complesso morfologico che nel Gebel Soda sembrava ripetere, molto ridotto, un motivo del Tibesti. Così dal prof. Fàntoli avemmo informazioni sui nuovi impianti meteorologici in dipendenza dall'Osservatorio centrale, ora in totale rinnovamento sulla parte più elevata del vecchio Castello. Il prof. Guidi illustrò il programma degli scavi e del riordinamen-

(*fot. G. Cividini, Monfalcone*)

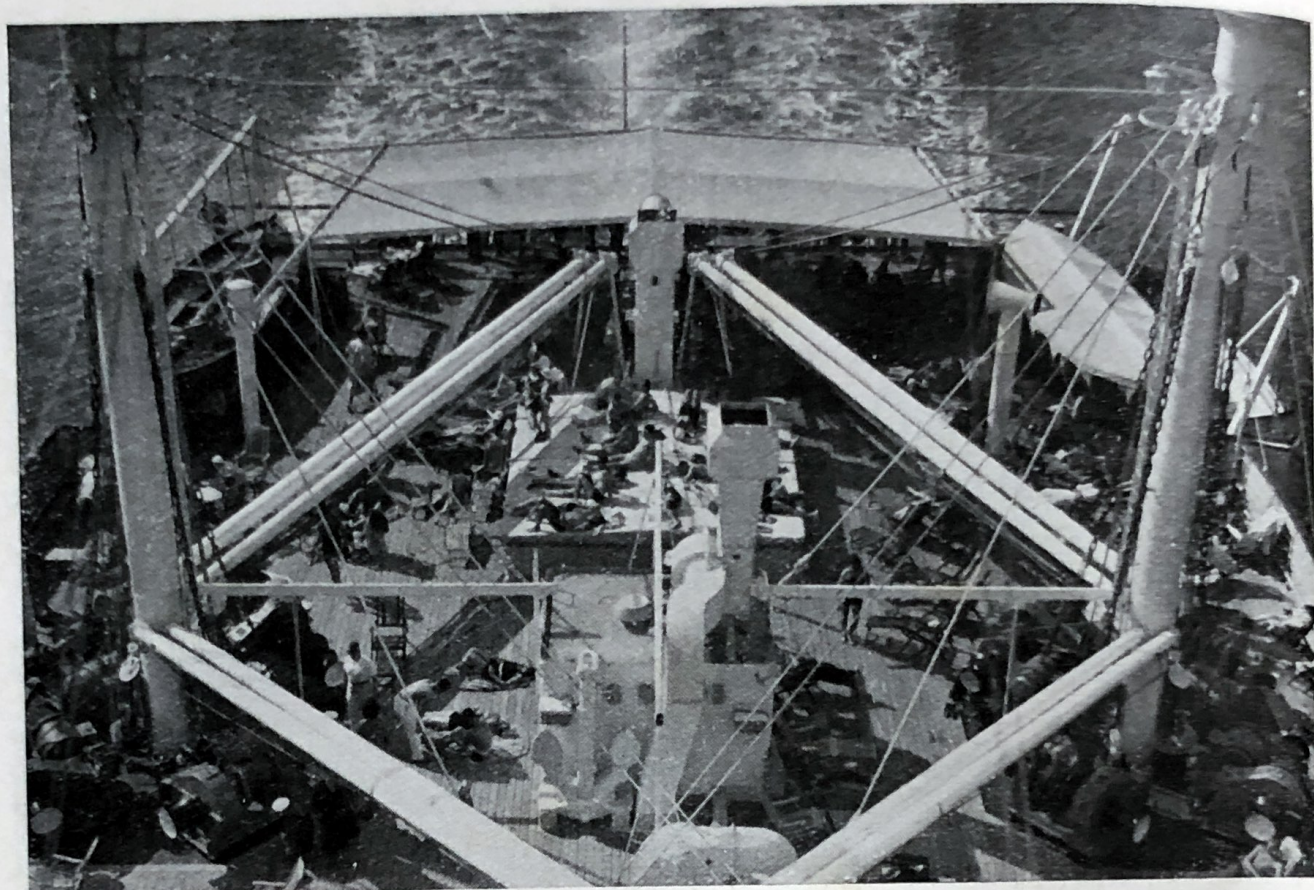
MOTONAVE « OCEANIA » - SALA DI 3a CLASSE PER LE SIGNORE.

to del Museo archeologico. Altri funzionari, fra cui il comm. Marchino, fecero pervenire ai rappresentanti esteri e nazionali della stampa numerose fotografie e una monografia economica. Alla mattina S. E. Badoglio aveva fatto intendere, con la sobria parola dei militari, quali linee la politica governatoriale della valorizzazione economica della Libia seguiva. Al modo che Roma romanizzava, l'Italia deve italianare la Libia. Il numero è forza anche, se non specialmente, in Colonia. Bisogna predisporre l' ambiente e chiamar genti secondo le affinità climatiche e culturali, rispettando l'ecologia.

L' andirivieni fra Tripoli e l' « Oceania » non cessò nei due giorni ed una notte che si rimase in porto. Lo consentì la comodità di attraccare immediatamente alla banchina. Vantaggio che i tecnici portuali devono tener presente ovunque permangono le condizioni stesse che vi erano quando fu inventata la marina a vapore. Gli enti turistici, per i primi, devono rendersi padroni del problema. Sotto questi riguardi Bari, Messina, Palermo, Tripoli non hanno da invidiar nulla alla zona che in Malta è riservata all'ancoraggio di grandi mercantili italiani. Ma bisogna migliorare sempre.

***

In genere, durante le crociere, non tutti desiderano scendere. Vi sono amatori della vita di bordo ai quali nulla sembra più forte richiamo del restare. Nè la magia dei mosaici di Monreale, nè la presa di contatto con la formidabile Acropoli di Atene, nè meno la curiosità di ficcare il naso nel subdolo e capzioso ambiente del bassoporto del Pireo, esercitano virtù da catapulte. É certo che in navigazione non c'è la possibilità di annoiarsi. Se qualcuno sbadiglia o sonnecchia tutto il dì, non c'è da far getto di calma. Anche davanti al Laocoonte o alla Cappella Sistina farebbe lo stesso.

Due capaci piscine, sul càssero a poppa, permettono a tutti di esporre la pelle al sole, dopo il breve bagno, sovente anche dopo il tramonto. Il ponte dei giochi era affollato di notte ed anche di giorno. Meno di tutti i ponti, lo era il piccolo belvedere sopra il ponte di comando: luogo preferito da chi non crede che la compagnia d'uno sia compagnia di niuno. Chi non ha provato d'essere tra una folla di persone amiche quando si è soli su d'una montagna non frequentata?

SULL'« OCEANIA » FRA LE DUE PISCINE A POPPA NELLE ORE DI SIESTA.

Fra le « attrazioni » abbondano le curiosità della tecnica e della meccanica. Oramai ogni grande nave moderna è una « mostra natante » dei più perfetti congegni dell'ingegneria navale. L'« Oceania », per esempio, si può chiamare la « nave blocco », tanto è stata usata la saldatura elettrica per ridurre al minimo la pericolosa bullonatura. Tutto vi è di marca italiana. Una motonave destinata a toccare i porti degli Stati Uniti del Brasile e delle Repubbliche platensi esterne, deve possedere perfetti servizi di riscaldamento e di aereazione, suscettibili d'invertire la funzione nello stesso viaggio. Quando in luglio si salpa da Trieste in pieno caldo e si giunge, dopo appena due settimane, a Buenos Aires, ove siamo in pieno freddo relativo — temperatura media 10° C. — sono indispensabili impianti complicati. Il passeggero non vede nulla: sente dalla stessa bocchetta che soffiava aria fresca, scendere aria tiepida. Questo complesso è in gran parte costruito dalle officine Marelli.

Ad imprimere e mantenere una velocità media di 19 nodi orari effettivi occorrono potenti motori di propulsione, tipo Diesel. Sulla motonave « Oceania » ne sono stati installati quattro. Ciascuno ha otto cilindri. Con circa centoquaranta giri al minuto primo, ognuno sviluppa la potenza di seimila cavalli-vapore. Il consumo di combustibile non ha superato centottantanove grammi per cavallo-ora. Sono usciti dalle officine Fiat. Per il viaggio Trieste-Buenos Aires l'« Oceania » è in grado di imbarcare, nelle sue cisterne a prua, millecinquecentotrentasei tonnellate di nafta. Dotazione, quindi, sufficiente a percorrere una distanza maggiore di quella che intercorre dall'uno all'altro polo. Quindi c'è un'autonomia di trenta giorni, giusto il doppio del richiesto.

La capacità di carico è di diecimila metri cubi. I verricelli elettrici, costruiti a Milano, ed i picchi da carico, d'acciaio trafilato e non saldato, forgiati a Dalmine, consentono d'alzar ciascuno cinquanta quintali, raggiungendoli a sette metri dalla murata.

Interessanti sono i dati che riguardano le dotazioni di servizio e consumo. Collocati i piatti e le scodelle un sull'altro si raggiungerebbe il chilometro d'altezza. I bicchieri, con maggiore abilità così disposti, darebbero tre colonne alte quanto quelle che reggono la slanciata Torre Littoria di Milano. Sono

MOTONAVE « OCEANIA » - IN ATTESA DELLA PARTENZA PER TRIPOLI.

ottomila le posate d'argento e trecento i piatti per le portate, anch'essi d'argento. Fra bottiglie per tavola e cabina ve ne è da fornire le mense di ottocentocinquanta famiglie, a due l'una. Con le tazze si può servire caffè a venticinque centurie. Se passiamo alla biancheria per tavola e letto, ne troviamo per far preparare un tendone più ampio di quello che occorreva a coprire il Colosseo di Roma. Del resto l'intera « Oceania » entrerebbe giusta giusta per il lungo entro l'Anfiteatro Flavio, supposta completata la cerchia esterna ed abbattute le cerchie interne.

La dispensa per una crociera di mezzo mese, con una popolazione eclettica, esigente, che deve essere servita con varietà di cibi e cucine, signorilmente anche nella cosiddetta terza classe, è provvista d'ogni grazia di Dio. Ha dodici tonnellate di farina e due quintali di lievito: il fornaio manipola due qualità di ottimo pane. Tra caffè, tè, cioccolata, zucchero, latte e biscotti si fanno ottanta quintali. In proporzione s'intuisce quale debba sortire la dotazione in peso di tutte le vivande — carni fresche e salate, pesce fresco e sott'olio, cacciagione e selvaggina, formaggi, ecc. — e per tutti i piatti sussidiari, erbaggi, legumi, grassi, frutta, marmellate, ecc.... Ad occhio e croce occorrono quattro carri ferroviari da dodici tonnellate l'uno. Solo di arance e limoni se ne provvedono trentacinquemila. La cantina contiene, in partenza, sedicimila bottiglie, di cui una metà di birra, oltre a quattrocento fusti di questa, nel solito taglio d'un quarto d'ettolitro. Inoltre vi sono venti tonnellate di ghiaccio. Forse se ne consumerebbe una quantità maggiore se si dovesse navigar... nella vallata padana. Se il termometro non è un'opinione, a Milano, nei giorni di crociera, la massima seppe superare di 9° C quella di Tripoli.

⁂

Nel ritornare da Atene (Falero), doppiato il capo Matapan, *che non è il punto più meridionale d'Europa* — l'inganno risiede nelle proiezioni a paralleli curvi e nella disattenzione di chi legge le carte — fu toccata Corfù. Forse perchè rimanesse sconfitta la fama usurpata dall'Achilleo? O pure per le ricordanze omeriche d'Ulisse e la mistica visione dell'isoletta che forse inspirò ad A. Böcklin il suggestivo quadro dell'*Isola de' Morti?* Tut-

to quel che si vuole non è sufficiente a ripagare la cagione di piacere offertaci dai sentimenti di fratellanza fra corfioti e italiani. Dove si può presentare pubblicamente, in corteo, un fascio giovanile forte di circa duecento avanguardisti, balilla, giovani e piccole italiane, non può non esservi un'adeguata colonia etnica nostra. I rapporti commerciali sono più economici fra l'isola e la Puglia, che fra l'isola ed Atene: *ergo* le condizioni geografiche giustificano il diverso orientamento. Brindisi e Bari sono i mercati preferiti. Famiglie pugliesi vivono da tempo a Corfù e si rinnovano o accrescono, mercè matrimoni fra conterranei. Navi italiane toccano Corfù e la servono regolarmente.

Diceva il *Times*, nel marzo scorso o giù di lì, che la carenza del carico della bandiera mercantile britannica era dovuta al decadere dell'insegnamento della lingua inglese in centri esteri. *La bandiera*, cioè la nave mercantile, ripeteva il massimo giornale londinese, *segue la lingua*.

Da dodici anni almeno ciò è costantemente ripetuto agli allievi commercialisti della Università Bocconi di Milano, nella scia lasciata dal compianto prof. Frescura. Però se vogliamo che la bandiera segua la lingua, cioè che navi mercantili italiane vadano e vengano per paesi dove vivono colonie etniche di connazionali, è indispensabile che *la merce segua la bandiera*, cioè che gli esportatori italiani usino navi di armatori e vettori italiani. Per questa profonda convinzione abbiamo gradito prender contatto d'amicizia e stima con la più recente nave destinata ai traffici mercantili verso i paesi brasiliani, uruguayani e argentini, in coppia con la « Neptunia ». Ora che i mezzi di trasporto non scarseggiano, sappiano servirsene i commercianti nostri. Per mantenere le clientele d'oltremare non si devono affidare, nè ai commissari di bordo di navi estere, nè ai corrispondenti di banche non italiane, le merci in esportazione ed i « documenti » che li accompagnano.

Che se questa conclusione potesse a taluno sembrar messa qui a bella posta, non ci dispiacerebbe. Fra gl' insegnamenti d'una crociera da diporto nei mari che furono e devono tornar tutti nostri è la più onesta e sincera. Soprattutto è l'unica italiana.

L. F. DE MAGISTRIS.

LA MOTONAVE « OCEANIA » IN VIAGGIO PER L'AMERICA MERIDIONALE.

LA STATUA DI GIULIO CESARE A RIMINI

Dono del Duce, il 10 settembre scorso è stata inaugurata l'effigie del fondatore dell'Impero Romano, Giulio Cesare. La bella statua bronzea è stata eretta nella Piazza riminese, dove già era esistito il Campus Fori, ossia dove il dittatore aveva parlato alle legioni prima di varcare il Rubicone; ed è stata felicemente collocata, davanti all'arco cieco della loggetta della rinnovata Torre dell'Orologio. Un fianco del podio reca il nome del donatore: *ex dono Beniti Mussolini*, e il fianco di contro reca l'Annuale « *A. MCMXXXIII-A. Fasc. Recep. XI* ».

NUOVI PRODIGI DELLA RADIOTECNICA

LE MICRO-ONDE

Sua Ecc. Guglielmo Marconi ha dedicato una buona parte delle sue più recenti ricerche allo studio del comportamento delle radio-onde più piccole, le micro-onde, dalle quali si attendono molte meraviglie, ed è riuscito a ottenerne la prima applicazione pratica collegando col loro mezzo la Città del Vaticano con Castel Gandolfo, residenza estiva del Pontefice, nonchè Rocca di Papa con Capo Figari.

Le micro-onde sono della stessa natura delle radio-onde normali, ma di lunghezza assai breve, tanto che si misurano in centimetri, mentre le solite radio-onde utilizzate per le radiodiffusioni sono lunghe alcune centinaia di metri: dai 225 ai 600. Ci sono poi le « onde lunghe », di lunghezza maggiore, superiore ai mille metri, adoperate in alcuni paesi per la radiodiffusione e in altri per servizio commerciale. Sono state praticamente adoperate radio-onde lunghe sino a 12 chilometri.

I primi esperimenti del fisico tedesco Enrico Hertz, lo scopritore delle radio-onde, e del celebre fisico italiano A. Righi, furono fatti — circa 42 anni or sono — con onde molto corte, di lunghezza inferiore al metro.

Nel 1896 Guglielmo Marconi, che aveva pure iniziati gli esperimenti con onde corte, dimostrò ai tecnici dell'Amministrazione delle Poste Inglesi che le onde di 30 cm. di lunghezza potevano essere adoperate con successo per le comunicazioni radiotelegrafiche alla distanza di 3 chilometri. Non era molto; ma bisogna notare che neppur oggi, con tutto il prodigioso sviluppo della radiotecnica, si è riusciti a ottenere molto di più.

In seguito, queste onde corte e cortissime — cioè appunto le micro-onde — furono abbandonate. Le radio comunicazioni sembravano destinate a utilizzare soltanto lunghezze d'onda assai grandi, perchè ognuno supponeva che per raggiungere i paesi più lontani fosse assolutamente necessario impiegare grandi quantità di energia, quantità che si potevano usare soltanto per la generazione delle onde molto lunghe. Sorsero perciò gigantesche stazioni trasmittenti, che irradiavano nello spazio onde lunghe chilometri, da altissime antenne, e furono così stabilite regolari comunicazioni radiotelegrafiche attraverso oceani e continenti; ma, logicamente, i sistemi usati non erano perfetti, e non poteva essere altrimenti.

Dalle onde lunghe alle onde corte.

Quando oramai numerose erano le stazioni radiotelegrafiche trasmittenti sparse un poco in tutto il mondo, Guglielmo Marconi e numerosi altri tecnici notarono che le stesse comunicazioni a grandi distanze potevano essere ottenute utilizzando onde corte, dai 20 ai 100 metri, e in tal modo risparmiare gran parte dell'energia assorbita dalle stazioni a onda lunga. Sorsero così i « sistemi a fascio » che rappresentarono un notevole progresso della grande invenzione italiana.

Le onde lunghe non sono state comunque abbandonate. Esse servono per alcune comunicazioni che non possono essere ottenute con le onde corte, e per completare il servizio.

Comunicazioni tra l'Italia e il Giappone sono state ottenute mediante le onde corte, usando di stazioncine quasi ridicole di fronte alle trasmittenti colossali, e assorbendo soltanto la millesima parte dell'energia consumata dalle grandi stazioni. Anche i dilettanti italiani si distinsero molto rapidamente. Con apparecchi costruiti su tavolini, utilizzando energia elettrica bastante appena per una lampadina da 50 *Watt*, riuscirono a comunicare con altri amatori sparsi in quasi tutti i paesi del mondo, compresa l'Australia.

Nello stesso tempo i maggiori radiotecnici iniziarono delle attente indagini in questo nuovo campo, che prometteva meraviglie, e presto furono conosciute numerose stranezze delle radio-onde di breve lunghezza. Sin dalle prime prove fatte da S. E. Marconi si potè constatare che soltanto durante la notte era possibile stabilire il collegamento tra stazioni molto lontane, quando cioè le tenebre si trovavano tra di esse. La luce del giorno si dimostrò quasi impenetrabile a queste piccole onde.

Si riuscì a stabilire le ore migliori di comunicazione coi vari paesi, e la lunghezza d'on-

da più adatta per le diverse ore. Schiere di ingegneri sondarono il mistero di queste trasmissioni. Infine si venne a constatare che le trasmissioni si sentivano assai bene nella immediata vicinanza della trasmittente — come del resto era logico —, ma che poi diventavano assai presto inaudibili. Forse è stata questa la ragione della loro mancata utilizzazione sin dai primi tempi, perchè si credeva che, essendo le dette onde di lunghezza breve esse venissero facilmente assorbite dall' atmosfera, al contrario delle onde lunghe.

In realtà questa credenza era del tutto gratuita; ma se nei primi tempi nessuno pensò di ascoltarle a distanze assai grandi, ciò avvenne perchè questa fatica e questa ricerca era ritenuta assurda, per una aprioristica negazione di possibilità. Invece esse riescono perfettamente ricevibili dopo essere state non udibili per migliaia di chilometri. È questo, un fenomeno ancora non ben spiegato.

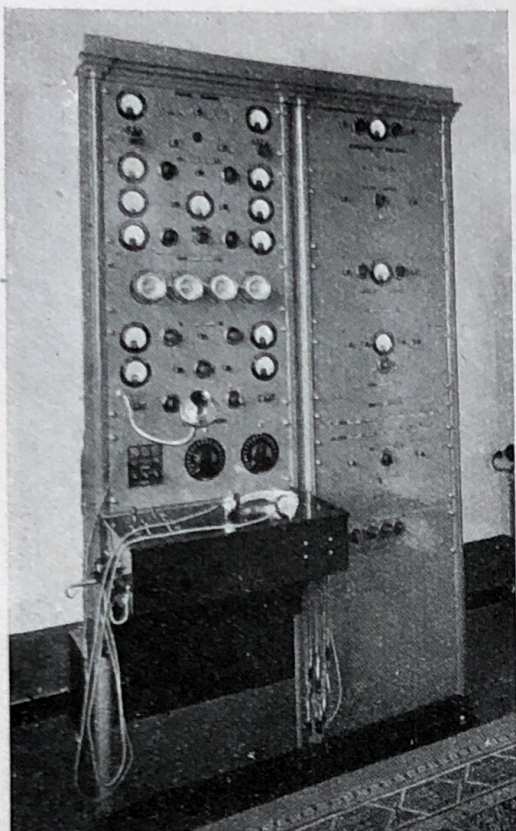
(*fot. Felici, Roma*)
L'ANTENNA PER LE MICRO-ONDE INSTALLATA NEI GIARDINI VATICANI.

Resta quindi il fatto che le onde corte si sentono subito vicino alla trasmittente, che poi non si sentono più, e che si fanno nuovamente percettibili a grandissime distanze. Rappresentano perciò un mezzo mirabile per le comunicazioni con gli antipodi.

Segnali trasmessi con onde corte si possono talvolta riudire, dopo che hanno girato intorno alla Terra, e formano in tal modo una eco. Con ricevitori molto sensibili è possibile sentire un segnale due e anche tre volte, sempre più debole, dopo che ha compiuti altrettanti giri intorno al globo.

Attualmente molti servizi commerciali vengono effettuati con le onde corte. Esse non sono disturbate da tempeste atmosferiche, che recano invece molto danno alle trasmissioni con onde medie e lunghe. Per questa ragione è molto probabile che la televisione utilizzerà onde inferiori ai 100 metri, data la necessità che la visione non sia continuamente « graffiata » dalle scariche atmosferiche.

Stranezze delle micro-onde.

Considerato il successo delle onde corte, i tecnici si sono lanciati all'assalto di un altro campo, attiguo e avvolto nel mistero, quel-

L'IMPIANTO VATICANO DI TRASMISSIONE E RICEZIONE DELLE MICRO-ONDE.

lo delle micro-onde. I risultati non sono stati ancora praticamente utilizzati, fatta eccezione dagli impianti realizzati dal massimo radiotecnico, Marconi.

Queste onde vengono chiamate anche «quasi ottiche », perchè si comportano più come raggi luminosi che come radio - onde. Dei raggi luminosi seguono le stesse leggi di propagazione, riflessione, rifrazione, diffrazione. Sono comprese nella gamma delle radiazioni elettromagnetiche subito dopo le onde corte e prima dei raggi infrarossi che si trovano nella parte superiore dello spettro della luce.

Gli sperimentatori confidano di ottenere delle onde della lunghezza di qualche millimetro di lunghezza; altri, più audaci, pensano di ottenere addirittura la luce, ossia delle radio-onde lunghe appena millesimi di millimetro, così da non potere essere differenziate sostanzialmente da quelle luminose. Attualmente, tuttavia, le più brevi radio-onde ottenibili sono quelle di un centimetro, e v'è da aggiungere che... non sono ancora uscite dai laboratori di sperimentazione.

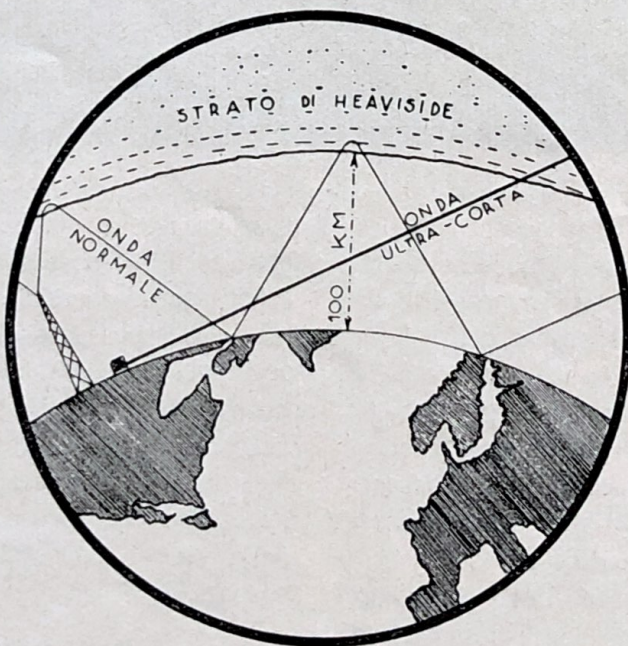
Queste particolari onde, possono essere infatti prodotte soltanto assai difficilmente e con mezzi che sono estranei a quelli usati per la irradiazione delle onde corte, medie e lunghe. Richiedono apparecchi del tutto speciali, di estrema semplicità, ma di difficilissima messa a punto. Per di più, dette onde vengono facilmente assorbite dall'atmosfera: così almeno sembra ora, forse perchè l'intensità della radiazione è minima.

Le micro-onde possiedono delle proprietà strane e speciali, e tutte ancora poco note. Sembra influiscano sulla crescita delle piante, in modo del tutto misterioso. Hanno azione sugli animali inferiori, e riescono a uccidere molti bacilli, ma disgraziatamente sono capaci anche di favorire l'esistenza di altri, pericolosi per l'uomo. Una delle loro proprietà più discusse è quella di aumentare la temperatura del corpo umano. Possono essere concentrate in un fascio, come la luce, dato che seguono le leggi dell'ottica, e dirette sopra una parte del corpo umano: quella sola parte diventa febbricitante dopo breve esposizione.

In realtà, le micro-onde rappresentano ancora un mistero. Vero è che la radiotecnica è molto sviluppata e che dispone di mezzi di indagine assai potenti, ma essi non sono adatti per questo nuovo campo, per il quale occorrono mezzi nuovi di ricerca.

È sempre così, e anzi si può dire che le conoscenze acquistate rappresentano quasi un peso, tanto sono lontane da quelle che sono affiorate durante le nuove ricerche.

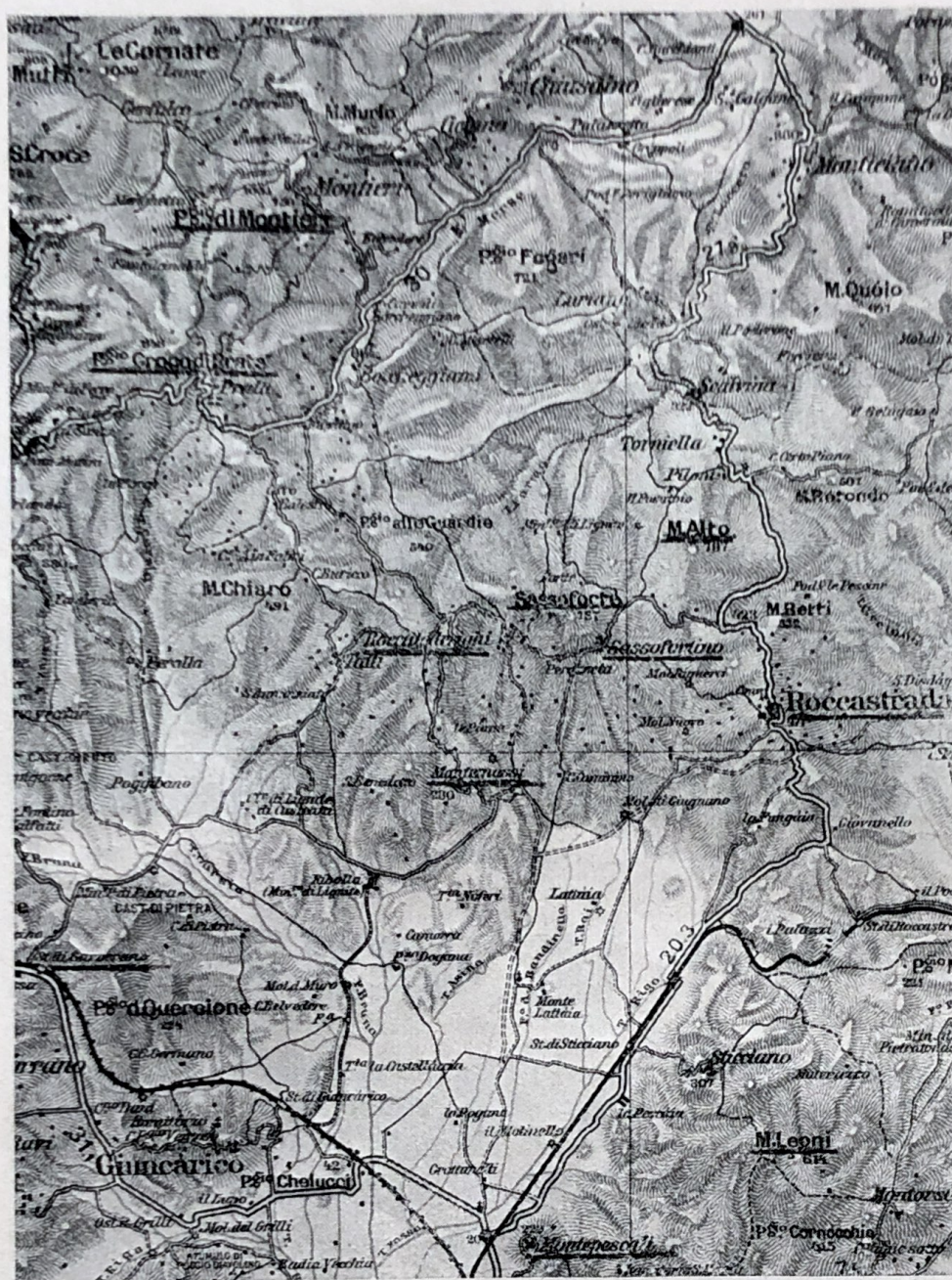
S. E. Guglielmo Marconi ha già apportato il suo valido contributo a questo nuovo capitolo della radiotecnica e certamente riuscirà col suo genio a realizzare una nuova arma di progresso mercè qualche nuova stupefacente applicazione delle micro-onde.

D. E. RAVALICO.

LE RADIO-ONDE NORMALI POSSONO ESSERE RICEVUTE A GRANDISSIME DISTANZE PERCHÈ SEGUONO LA CURVATURA TERRESTRE, MEDIANTE UNA SERIE DI RIFLESSIONI NELLA STRATOSFERA (STRATO DI HEAVISIDE); LE MICRO-ONDE INVECE, NON SUBISCONO QUESTE RIFLESSIONI, NON SEGUONO PERCIÒ LA CURVATURA DELLA TERRA MA IN COMPENSO POSSONO ESSERE CONCENTRATE IN UN FASCIO, COME LA LUCE, MEDIANTE APPOSITI PROIETTORI.

IL SASSOFORTE E IL MONT'ALTO, DALLE PENDICI DI MONTEPESCALI.

IL SASSOFORTE IN MAREMMA

MAREMMA è il risultato volgare della denominazione di *Maritima* o *Regio Maritima* usata sin dai secoli dell'alto Medio Evo per indicare tutta la zona costiera pianeggiante o leggermente rilevata, toscana e laziale, dalla foce della Magra sino a quella, all'incirca, della Marta. Accentuatisi, in età oscure e difficili, o prodottisi in essa i caratteri di terra boschiva e paludosa e perciò spopolantesi o già deserta, nel nome di *Maremma* venne a poco a poco ad essere considerato soprattutto un complesso fatto idrografico, cioè il dilagare delle acque sfocianti nel Tirreno fra terre basse (colline e pianure alluvionali), macchiose e infestate dalla malaria, poco o nulla adatte alle abitazioni stabili dell'uomo. È naturale che là dove questi caratteri o non vi fossero o tendessero poi di secolo in secolo a scomparire, coll'assestarsi e il ripopolarsi di tali terre, anche il nome — inteso in questo senso — perdesse a mano a mano la sua ragione di venire usato e si avviasse a scomparire.

Di una Maremma *lunense*, fra Magra e Serchio, probabilmente già nel secolo XIII più non si parlava, e non solo per la definitiva scomparsa dell'antica città vescovile; quella *pisana* si ridusse, fin dal secolo XIV, alle terre costiere e al versante preappenninico volterrano, a sud della Cècina (non dice già Dante « Fra Cècina e Corneto »?) ed oggi il nome va scomparendo dall'uso; *massetana* (o *populoniense*), *grossetana* (e poi *senese*), *orbetellana* o *sovanese, romana* furono dette le parti rimanenti, con nomi più o meno oggi sopravvissuti. Naturalmente già più non si dice maremma romana e nessuno oggi si è messo a dire Maremma viterbese, dacchè, fra Chiarone e Marta, la costa laziale è stata assegnata alla nuova provincia istituita dal Regime Fascista. Il nome rimarrà, si può credere, per quelle ragioni spiegabilissime di sentimento che dànno significato e bellezza a tante sopravvivenze storiche, solamente a quella parte del territorio un tempo detto tutto *Maremma* che, fra Pècora o Còrnia e Chiarone e Fiora, lungo il Tirreno, anch'essa vicinissima oggi alla sua definitiva sistemazione idraulica e di tanto migliorata e avanzata nel suo progresso economico-agricolo, pure conserva e

LA MAREMMA GROSSETANA E IL SASSOFORTE.
(Stralcio dal foglio 22 della Carta d'Italia, al 250.000, del T. C. I.).

to. Ad es. il testo di un accordo grossetano senese del 1251, riportato dallo storico senese Orazio Malavolti del sec. XVI, fa correre i confini interni della Maremma, rispetto alle due città, da Massa Marittima al Portiglione di Follonica, poco più a sud della foce della Pècora, poi da Massa ai cosiddetti Gessi del Sassoforte, di qui a Civitella (oggi Civitella Marittima) e a Sasso d' Ombrone, poi per il Monte Amiata sino a Pitigliano e di qui, lungo la Fiora, al mare. Un documento notarile redatto in volgare nel 1325 (1) fa partire lo stesso confine da Prata (Val di Merse, lungo la strada Massa Marittima-Siena) e di qui lo fa giungere sul fianco occidentale del Sassoforte, donde a Roccastrada, a Civitella e a Monteantico (confluenza dell'Orcia con l' Ombrone), infine a Monte Nero, uno storico castello sulla sinistra dell'Orcia, là dove comincia la catena calcarea preamiatina di Monte Labbro. È probabile che sul displuvio di questa catena stessa si facesse passare per lo più il confine orientale della Maremma, escludendone la vallata della Fiora nel suo primo tratto diretto da nord a sud, e che anche in questo senso possa intendersi il « Monteamiatam » del documento citato dal Malavolti. Probabilmente la malaria forniva un criterio molto semplice e pratico di delimitazione popolare del territorio maremmano. A mezzogiorno della Fiora la Maremma com-

conserverà meglio, per la sua maggiore ampiezza, per la sua situazione geografica e per il sopravvivere più tenace di tradizioni e di costumi, una fisonomia propria tutta particolare: cioè la Maremma grossetana e orbetellana.

Quali fossero i limiti interni della intiera Maremma, o della grossetana-senese in particolare non è chiaro da per tutto e per tutte le età. Sino alla Còrnia o alla Pècora è logico supporre che comprendesse, oltre la zona pianeggiante costiera, l'angusto versante tirrenico del rilievo preappenninico volterrano. Di qui sino alla Fiora i limiti appariscono alquanto vari in documenti di età diversa che sogliono essere ricordati e citati a questo proposi-

(1) Riprodotto recentemente anche da G. Fortini in *Letteratura Maremmana delle Origini* - Grosseto 1932, p. 80.

ROCCASTRADA, CON LA SUA PARTE ANTICA RAGGRUPPATA INTORNO AL CASSERO (CASTELLO) ALDOBRANDESCO, SU DI UNA GRANDIOSA RUPE TRACHITICA.

prendeva, insieme con la zona piana costiera, soltanto le prime ondulazioni dei colli che fiancheggiano quest'ultima sino a Tarquinia, senza limiti ben precisi verso l'interno. I limiti attuali della superstite Maremma sono, all'incirca, anche verso l'interno, gli stessi che si ammettevano in quei secoli lontani e, come si è detto, tendono a rimaner tali per ragioni non più, o solo parzialmente, geografico-naturali.

Durante alcuni secoli del Medio Evo (dalla metà circa del IX a tutto il XIII inoltrato) la Maremma fu posseduta, a mezzogiorno della Cècina e a occidente della Fiora (e per qualche tempo sino alla Marta), da quella grande famiglia comitale degli Aldobrandeschi la quale nell'entroterra giunse ad estendere il suo dominio a tutta la vallata della Cècina e a quella superiore dell'Elsa, alle vallate dell'Orcia, della Fiora e della Paglia e alla maggior parte dell'Amiata e sino al lago di Bolsena: signoria pressochè regale e, per un certo tempo, tutta diretta; poi, dal principio circa del secolo XII, specialmente a nord dell'Orcia e ad ovest dell'Ombrone in parte, esercitata per mezzo di famiglie infeudate agli Aldobrandeschi e quasi tutte da essi discendenti per sangue. A contrastarla sorsero però, sin dalla metà del secolo seguente, due potenti Comuni, rappresentanti delle nuove forze agili e tenaci dell'elemento italico insorgente contro il vecchio e, forse, già stanco elemento signorile di origine transalpina: Orvieto prima, a oriente, Siena di poi, a settentrione. Subdoli e implacabili, l'uno e l'altro si diedero a sgretolare per via di acquisti e di lente ma ininterrotte conquiste la vasta signoria, mentre Firenze, alle spalle di Siena, cercava di cogliere l'occasione di intromettersi e di approfittare.

La piccola Grosseto chiusa entro il suo cerchio di mura nel piano deserto e malarico fu come il punto di incontro dei due Comuni nella lotta contro gli Aldobrandeschi e, inevitabilmente, fra di loro. All'uno e all'altro premeva, come ultimo termine, di giungere ad occupare quella parte della costiera tirrenica singolarmente — e forse allora più che oggi, per gli interramenti meno pronunciati — atta agli approdi che va da Talamone al promontorio di Cosa-Ansedonia. Riuscì meglio a Siena di giungere, di ondata in ondata di colli, sino al piano dell'Ombrone, occupando (1336, definitivamente, dopo vari tentativi) Grosseto stessa invano desiderosa di affermarsi come Comune libero, e il porto di Talamone, su

cui fondava speranze che, irrise dai Fiorentini e per essi da Dante (*Purgatorio* XIII, 151-154), si dimostrarono poi nel corso del sec. XIV tutt'altro che ingiustificate. Alla fine dello stesso secolo Siena si era ormai impadronita, a danno degli Aldobrandeschi (che s'eran divisi sin dal 1274 nei due rami comitali di Santa Fiora e di Sovana, destinati a sparire non molto dopo) e dei loro infeudati (riconosciuti da un diploma di Federico II nel 1221; i principali furono i Pannocchieschi del Massetano e del Gavorranese, gli Ardengheschi del Sassoforte e di Civitella) di quasi tutta la Maremma, raggiungendo a mezzogiorno il corso della Fiora, senza che Orvieto, nonostante la sua alleanza con Firenze, riuscisse a contrastarla seriamente. Così, per secoli, fu poi detta senese tutta la Maremma fra Còrnia e Fiora, con i suoi « paschi » ben redditizi, nonostante la malaria e il paludoso deserto del piano, e con le sue subito sfruttate possibilità di difesa dell'entroterra contro le invasioni e le scorrerie di Orientali e di Còrsi. Meglio che sotto gli Aldobrandeschi, la parte rilevata continuò lentamente ad essere sboscata e dissodata e a veder crescere la sua popolazione di pazienti contadini, di pastori e di boscaioli, mentre le coste si offrivano ad un abbastanza notevole traffico di navi toscane e forestiere. Tristi rimasero le condizioni del piano, in cui, anzi, il disordine delle acque andò inesorabilmente peggiorando.

I segni di questa soggezione feudale prima e senese poi sono pittorescamente visibili in quasi tutti i non molti paesi e nei ruderi medioevali della zona rilevata della Maremma, affacciantesi sul piano con una prima barriera di modeste alture ancor oggi macchiose e deserte. Sono rocche e *càsseri* (castri, castelli) isolati nella boscaglia tuttora largamente superstite o paesi conservanti nuclei antichi per lo più cinti di mura o recanti avanzi di esse, talvolta costruiti su grandi dirupi terminali di alture, resi spesso caratteristici da salde moli turrite e dall'intrico di viuzze strette ed oscure serpeggianti in salita sino alle piccole pievi silenziose fra rustiche case di grigi massi squadrati, adorne di bei portali o di finestre archiacute.

Chi, attraversata, talvolta per una porta dal bell'arco senese di pietra, la cerchia delle mura, sale nella penombra raccolta verso l'alto di uno di questi paesi, ha quasi sempre l'impressione di un improvviso ritorno a secoli lontani, ad età feroci e travagliose ma ricche di tempre umane di una spiritualità acuta, insieme, e gagliarda. Spesso, dall'alto, la Maremma si spiega tutta alla vista, ondulazione ampia e a tinte oscure di terre boscose o coltivate nella sua parte più interna, un gran piano verde di culture, luccicante di fiumi e di fossi, dall'altra, tutta segnata ormai di grandi strade dritte e punteggiata di case: un complesso meravigliosamente differente, oggi, dalla terra tutta selvaggia e paurosa di tempi lontani, e anche non molto lontani, il cui possesso, tuttavia, tenne desta per secoli una attività guerriera feroce, implacabile, della quale sono piene cronache e storie e la cui eco risuona possente nel poema di Dante.

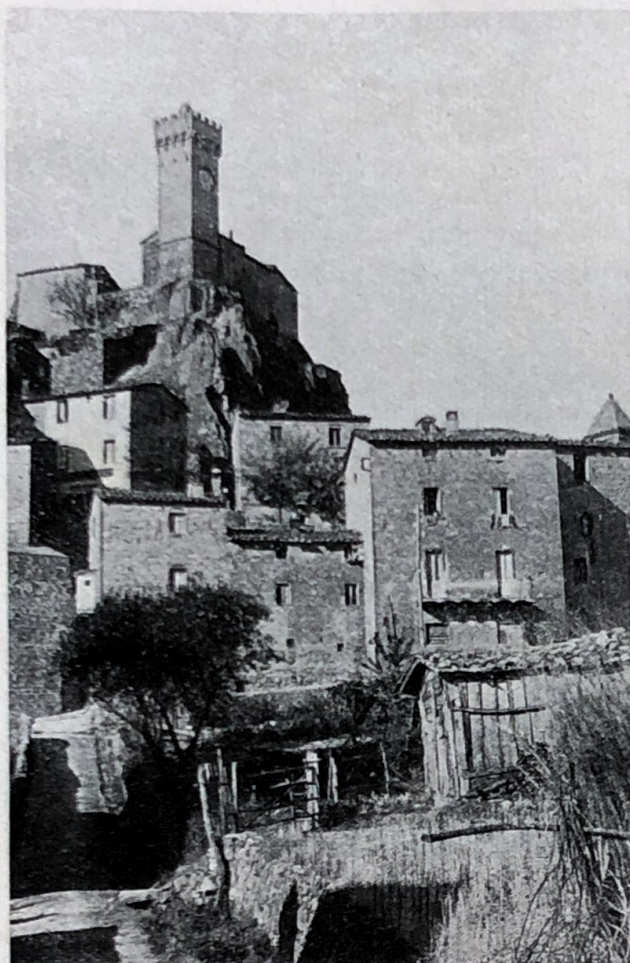
LA RUPE TRACHITICA DI ROCCASTRADA

⁂

A una trentina di chilometri da Grosseto, vicino al margine nord della provincia e proprio su quello della storica Maremma, e nello stesso tempo a immediato contatto con la par-

SASSOFORTINO, GRAZIOSAMENTE ADAGIATO SU UNO SPRONE ARIOSISSIMO.

te piana di quest'ultima una natura grandiosamente pittoresca di alture e di dirupi, ricca in alto di una vegetazione boschiva assai rigogliosa, mette in un risalto particolare questi elementi ed aspetti di paesaggio già di per se stessi così interessanti.

Chi percorre la via Aurelia da Grosseto verso Livorno ha per un tratto dinanzi a sè, prima che gliela nascondano le colline di Montepescali, e poi rivede ampiamente distesa alla sua destra, una lunga fronte di montagne non molto alte, in mezzo alle quali una spicca, per la sua forma terminale più decisa, a grosso testone tondeggiante, e per il suo protendersi ad ampio ventaglio di grossi costoloni boscosi verso il piano della Maremma. È il Sassoforte, così detto dai ruderi di una maestosa rocca feudale di origine aldobrandesca sorgente sulla sua sommità, a 787 m. di altitudine, e dominante un' immensa distesa di terre senesi e grossetane. Sulla stessa linea di orizzonte, ad oriente, ed alquanto più arretrata, apparisce un'altra bella montagna boscosa, il Monte Alto (797 m.); ad occidente, un poco più chiare per la maggiore lontananza, tondeggiano le belle masse, pure boscose, della montagna di Prata (848 m.) e del Poggio di Montieri (m. 1051), ultime propaggini verso sud della zona metallifera volterrana. Un contrafforte si stacca ad occidente del poderoso rilievo, scendendo ad arco sino al corso medio del torrente Asina, influente della Bruna; ad oriente un' altra ramificazione, mantenendosi per un buon tratto più elevata della prima e unendosi con quelle meridionali del Monte Alto, scende ampia sino a fondersi con le propaggini settentrionali del M. Leoni (614 m.) nereggiante di vastissime leccete a nord est di Montepescali. Alcuni paesi si profilano o biancheggiano sul rilievo; due più in alto, ad occidente e ad oriente del testone terminale, Roccatederighi e Sassofortino, un terzo, Roccastrada, sul contrafforte di oriente, un quarto in basso sulle ultime pendici del contrafforte occidentale, Montemassi; e tutta la parte mediana e la superiore del rilievo appaiono punteggiate di bianchi « poderi », tra il grigio degli uliveti in basso o il verde dei castagneti in alto. Si pensa subito ad una terra varia e produttiva e abbastanza popolata, in interessante contrasto col vicinissimo piano, dal quale non la divide pressochè nulla della barriera rocciosa e deserta di cui già si è parlato.

ROCCATEDERIGHI - LA PITTORESCA TORRE DELL'ANTICA ROCCA.

***

Amministrativamente il Sassoforte fa parte del territorio del grosso comune di Roccastrada, il cui capoluogo è attraversato dalla strada statale per Siena che si stacca dalla via Aurelia all'altezza di Montepescali. Sino alla primavera '33 era questa la via che sola si poteva seguire per raggiungere da Grosseto la parte più alta e più caratteristica del rilievo. Il percorso su questa strada e sul tronco della provinciale che se ne stacca a 3 km. oltre Roccastrada per raggiungere all'osteria del Gabellino la statale Massa M.-Siena, è, da Grosseto sino a Roccatederighi, di 48 km., di qui vi sono altri 11 km. sino a Montemassi, raggiungibile per mezzo di una diramazione secondaria che, partendo dalla osteria di Meleta, sulla provinciale del Gabellino, a circa 3 km. da Roccatederighi, finisce innestandosi, ad occidente della Bruna, sulla statale Aurelia nei pressi della stazione di Gavorrano. Il ritorno a Grosseto per l'Aurelia è perciò alquanto lungo e in parte anche estraneo alla zona, prima percorsa. Un notevole mutamento di cose è derivato dalla recente apertura al traffico di un nuovo tronco stradale (prov. 250) che, a poche centinaia di metri a nord dello stacco per Siena sulla via Aurelia (quota 20 sul Torrente Fossa), lascia esso pure questa grande arteria e, dirigendosi in rettifilo per 9 km. verso settentrione, raggiunge poi a q. 121, sulle prime pendici del rilievo, la Meleta-Montemassi-Stazione di Gavorrano. È venuto così a formarsi, con inizio a soli 16 km. da Grosseto, un circuito di circa 75 km., dei quali una trentina in pianura e il resto in zona elevata, su strade ben costruite, ampie e di facile percorso che diverrà sicuramente una delle principalissime attrattive turistiche della Maremma, anzi una delle più significative della Toscana tirrena, se si pensa che in cinquanta minuti sarà possibile passare dai 12 m. di alt. di Grosseto ai 550-600 del tratto più alto del percorso, lungo quasi 6 km., tutto pianeggiante e meraviglioso per bellezza di panorami e rigoglio di vegetazione. È in progetto anche un braccio di strada che da quota 99 (casa Volpi), a circa 4 km. prima di Montemassi, raggiungerà Roccastrada, chiudendo così sulla fronte meridionale del bel rilievo un circuito minore abbreviante di alcuni chilometri l'intiero percorso e destinato a variarlo anche assai pittorescamente.

***

Roccastrada, con la sua parte antica raggruppata intorno ai resti del cassero aldobrandesco su di una grandiosa rupe trachitica strapiombante da più lati, in magnifica vista della distesa maremmana sino all'Argentario ed al Giglio, merita una sosta durante il percorso della prima parte del circuito. La bella torre comunale del secolo XIII chiude un' aggraziata prospettiva di case e di palazzi fra la rocca medioevale e la parte nuova del paese, tutta linda e di aspetto e animazione cittadineschi, che l'automobile attraversa per uscire su di un tratto pianeggiante, donde la veduta è vastissima sull'Amiata maestoso e sui piani ove Ombrone e Orcia confluiscono.

Sassofortino, ove si giunge dopo una ripida discesa sino al bivio dell'Incrociatella e una salita e un tratto piano sulle pendici meridionali del M. Alto, avendo di fronte tutto il fianco orientale del Sassoforte, è un villaggio senza molto carattere, perchè privo di

ROCCATEDERIGHI, SCENARIO ROMANTICO DI RUPI, DI CASE, DI TORRI (VEDUTO DAL BOSCO DI SASSOFORTE).

una parte più antica e murata, ma assai graziosamente adagiato, al margine del gran bosco, su di uno sprone ariosissimo del rilievo.

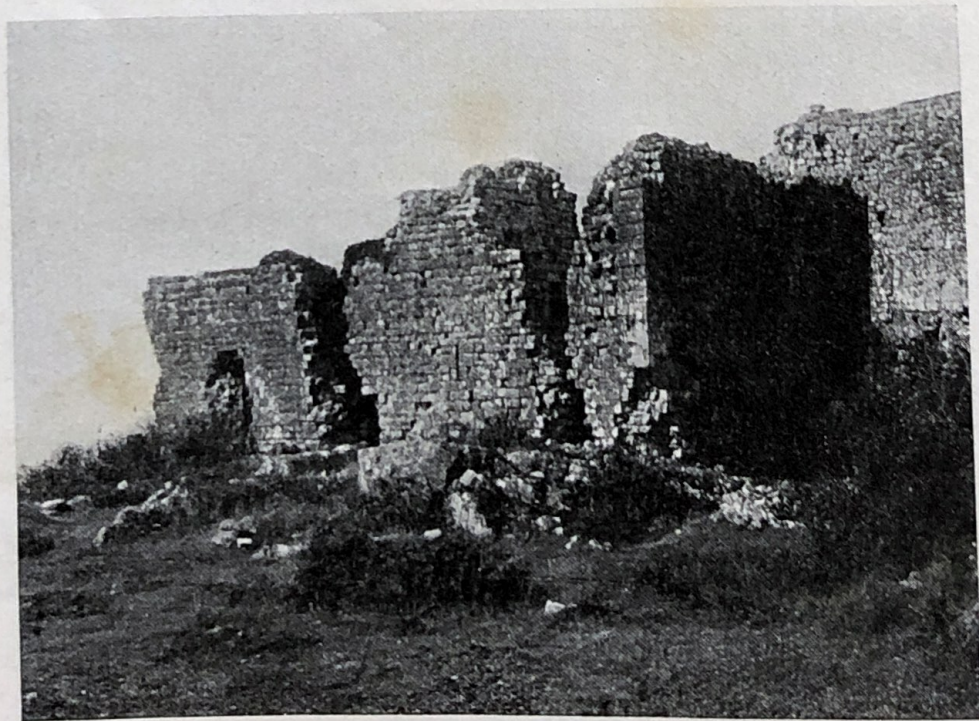
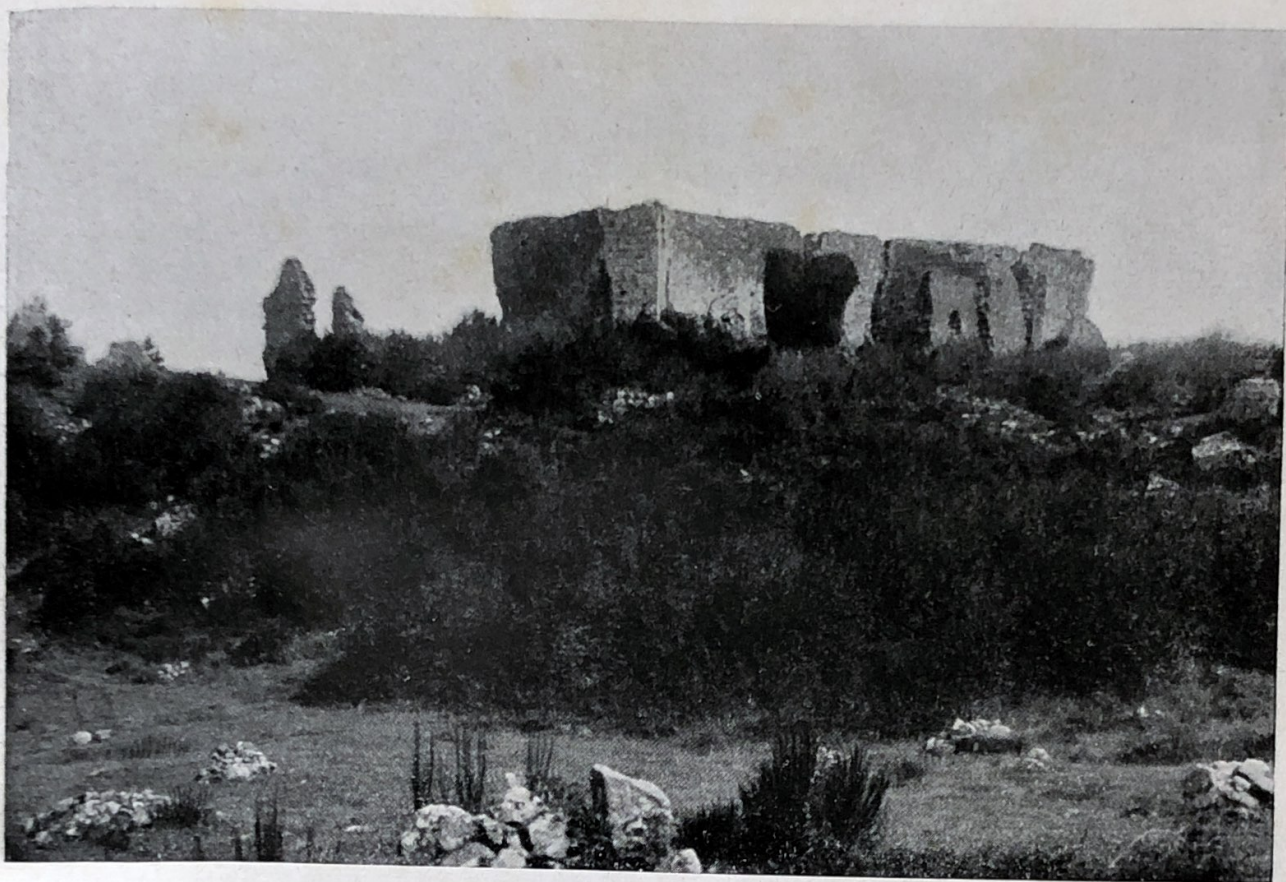
Di qui comincia il tratto più alto e più bello del percorso, svolgentesi quasi tutto fra i castani, ma in modo che la vista è sempre libera verso la Maremma e verso l'alto del monte. Scomparso presto ad oriente l'Amiata, il panorama muta e si allarga in modo meraviglioso, avendo ora come limite per un lungo tratto di orizzonte il mare, in cui, a mezzogiorno, spicca la forma allungata del Giglio. A destra dei monti di Gavorrano il canale di Piombino si delinea nettamente, chiuso dalla bella profilatura del fianco orientale dell'Elba, cui sovrasta il Monte Capanne, ravvicinato dalla prospettiva aerea. I due isolotti di Cèrboli e Palmaiola biancheggiano in esso come due grosse navi all'ancora; di buon mattino o nei limpidi tramonti è visibilissima la Còrsica, nel gran dito appuntato verso Genova di Capo Corso.

Oltrepassato il bianco grande edificio della Villa estiva del Seminario di Grosseto, alta a destra sulla strada e così ben visibile da tutto il piano di Maremma, apparisce di colpo lo spettacolo di Roccatederighi, scenario romantico di rupi, di case e di torri che strappa ai non preparati un grido di meraviglia. Il paese ha, come Roccastrada, una parte nuova che termina in una piazzetta donde, a sinistra, si sale all'antica Rocca (che è anche il nome locale del paese), per una strada che ha dapprima di fronte lo sperone settentrionale della rupe sormontata da una snella torre, buon rifacimento ottocentesco di una più antica, e poi sale lungo il fianco orientale, oltrepassando una grande porta archiacuta di grandi massi di trachite (*le Porti*, secondo il detto popolare, essendo un tempo due le porte, di cui è rimasta solo quella interna). La salita per le ripide stradette a gradinata sbozzate nella roccia, con frequenti angiporti oscuri, fra case segnate da belle finestre e robusti portali recanti talora date di secoli lontani (XV o XVI) è tipicamente interessante. Alla estremità meridionale dell'alto della rupe è la minuscola pieve, annidata in mezzo a spuntoni bizzarri di roccia trachitica che più in basso si accumulano e paiono urtarsi tra di loro (*i Massi*); grandioso di lassù lo spettacolo della Maremma e dei boscosi monti verso settentrione.

Il castagneto non riapparisce più nel tratto estremo occidentale del rilievo, in cui la strada, prima in piano sino all'osteria di Meleta, poi in discesa, s'avvia verso Montemassi appollaiato con le sue piccole case bian-

che ai piedi del tozzo càssero smantellato. Il paesetto solitario e melanconico nel paesaggio grigio di oliveti a sud e ad est, verde scuro di densissime macchie ad ovest e a nord, si presenta con un intrico di stradette sassose e di gradinate, di piazzette e di bui passaggi che gli dànno una interessante fisonomia antica e quasi guerriera. Nella piccola chiesa parrocchiale meritano almeno un'occhiata alcuni dipinti in tela e su tavola, fra i quali una grande pala d'altare con l'*Annunciazione*, di tardo Rinascimento, e certi sportelli di armadio con buone figure di Santi della fine del sec. XV o del principio del XVI. In complesso il Sassoforte è assai povero di opere d'arte (specialmente per una terra di Toscana), certo a cagione della sua storia di terra tormentata e selvatica, come si vedrà più oltre.

***

Alle rovine del Sassoforte, le quali formano l'attrattiva escursionistica maggiore della zona, si giunge in poco più di mezz'ora da Sassofortino, sempre in mezzo al foltissimo castagneto, e in tre quarti d'ora circa da Roccatederighi, attraversando a metà strada un bel ripiano coltivato, detto la Piana di S. Martino. Usciti in alto dal bosco si gira intorno alla rupe terminale, sul cui orlo rimane ancora qualche tratto di mura e, per sentieri scavati nel sasso, si sale ad una vasta spianata cespugliosa, sulla quale si vedono sorgere resti di edifici, tratti di muraglioni, pilastri che paiono stare in piedi per un miracolo di equilibrio. In fondo si allunga, da est ad ovest, una grande muraglia di blocchi di pietra, con un angolo smussato ad occidente: certamente parte di una costruzione di difesa, come si arguisce dalla semplicità tutt'uguale della sua conformazione senza aperture e dalla sua situazione sul ciglio più alto della spianata, strapiombante a settentrione per una cinquantina di metri sul declivio di destra del bacino della Farma. Sul davanti è un piccolo edificio dai muri sgretolati ma conservanti la linea dell'insieme costruttivo, al quale la gente del luogo dà il nome di chiesa, forse per certe sue strombature allungate di finestre o feritoie. I muri divisorî interni lo dicono un edificio di abitazione, forse il principale del paese-fortezza; il che si può dedurre dal suo trovarsi vicinissimo al càssero e dall'accuratezza della costruzione che non lo ha fatto intieramente scomparire al pari del rimanente dell'abitato, il quale si stendeva verso mezzogiorno sino all'orlo murato della rupe. La vita doveva essere assai dura a quell'altezza, sulla grande rupe esposta a tutti i venti del mare e della montagna, e le case dei pastori e boscaioli guerrieri dovevano essere bassi, informi tugurî; ogni traccia di scale, di rampe, di gradinate è scomparsa; tutto hanno sgretolato e soffocato gli arbusti e i cespugli, rendendo pressochè impossibile ricostruire, anche sommariamente, la topografia della fortezza. Qualcosa lascia intravedere l'interno del càssero, ove si trovano resti di muri abbattuti e la bocca di una vasta cisterna di mattoni in cui ancora oggi si raccoglie l'acqua piovana che serve ad abbeverare le pecore, cui il rudero è di ricovero nelle notti di estate. Dall'orlo della rupe lo sguardo spazia su di una distesa immensa e svariatis-

LE ROVINE DEL SASSOFORTE. - LA COSIDDETTA « CHIESA ».

LE ROVINE DEL SASSOFORTE - IL CÀSSERO.

sima di terre, che va dall'Argentario e dalla costa della Maremma romana, dal Giglio, dall'Elba, e dalla Còrsica sino alla linea lontanissima dell'Appennino pistoiese sino al Pratomagno e alle alture del Chianti, alla Montagna di Cetona e all'Amiata. Solo a nord ovest la vista è limitata dalla vicinanza grandiosa delle cime più alte della montagna di Volterra, culminante nel glabro tetraedrico poggio delle Cornate di Gerfalco; in mezzo, segnata dalle ombre diritte dei solchi di fiumi e di torrenti, verdeggia una immensa distesa di macchie selvagge da cui si inalzano radi i pennacchi di fumo delle carbonaie, nel solenne silenzio di una terra primitiva e deserta.

***

Il Sassoforte ha una storia lunga e cupa di violenze e di sangue, strettamente collegata con quella del dominio aldobrandesco in Maremma e della tenace politica espansionistica di Siena. La sua posizione rispetto alle vie più facili di penetrazione in Maremma verso sud-ovest (per Massa o per Roccastrada), la sua conformazione naturale rocciosa e selvosa, la sua altitudine ne facevano il punto di osservazione e il perno più avanzato e più duro della difesa contro il conquistatore procedente lungo la valle del Merse verso mezzogiorno; tanto che, fino a quando il Sassoforte non cadde in sua mano, Siena non potè dirsi sicura della sua penetrazione in Maremma. Mentre Roccastrada rimaneva ininterrottamente in mano dei signori di Santa Fiora (anche parecchio tempo dopo la divisione del 1274), il territorio sassofortese, in senso ampio, veniva da essi infeudato a due rami di una famiglia probabilmente di loro consanguinei, gli Ardengheschi. Si costituirono così sin dal secolo XII, per lo meno, le signorie di Roccanorsina, detta poi Roccatederighi o dei figli di Tederigo da un Ardenghesco il cui figlio Rinaldo è ricordato in un documento del 1110) e del Sassoforte, dominanti l'una sul versante occidentale, l'altra specialmente sull'orientale del grande rilievo. Pure agli Ardengheschi venivano infeudate Torniella (oggi frazione di Roccastrada con piccolo centro a nord di Monte Alto) e Sticciano (altra frazione di Roccastrada a nord ovest di Monte Leoni) e pure dagli Aldobrandeschi ricevevano Montemassi e il suo territorio i Pannocchieschi, altri loro affini, i quali dominarono sul terreno collinoso del massetano, ove ebbero il Castel di Pietra reso

MONTEMASSI, PITTORESCAMENTE DISPOSTA A GIRONI INTORNO ALLA RUPE DELLA ROCCA ANTICA.

strutti e gli abitanti cominciarono ad esulare dal luogo, sinchè dopo un secolo circa erano tutti discesi ai piedi della rupe, ove sorse un villaggio di agricoltori col mite nome di Sassofortino.

Montemassi è menzionato come appartenente agli Aldobrandeschi nel 1076; più tardi fu infeudata ai Pannocchieschi, divenuti poi nel sec. XIII la lungamano dei Fiorentini in Maremma contro i Senesi. Questi assediarono e presero due volte il paese, nel 1259 e nel 1328 e nel secondo assedio l'impresa fu affidata a quel Guido Riccio Fogliano di Reggio nell'Emilia, capitano generale delle milizie senesi che Simone Martini raffigurò nel noto affresco del Palazzo Comunale di Siena, piantandolo saldamente a cavallo sullo sfondo irto di torri, di palizzate e di lance di una scena d'assedio. La sagoma del castello che è alla sinistra dell'affresco è ancora la stessa che conservano i ruderi maestosi tuttora dominanti severamente la lunga distesa Maremmana.

poi famoso dalla fine della Pia de' Tolomei, e su Montepescali.

Gli Ardengheschi del Sassoforte esercitarono un predominio di prepotenza sulle terre poste più in basso e particolarmente su quelle dei Roccatederighesi i quali, vessati anche di continuo dai Pannocchieschi, furono i primi a cedere alle bramosie senesi. Sottomessisi al grande Comune nel 1239 nel 1250 e nel 1255, ma non per questo resisi più sicuri, offrirono nel 1294 in vendita il loro feudo a Siena che lo acquistò a lotti, sino al 1323. La famiglia dei Tederighesi frattanto si estinse e la terra seguì senza ribellione la sorte di Siena, la quale nel 1255 aveva occupata anche Torniella e nel 1301 aveva costretto gli Aldobrandeschi a cederle Roccastrada. Accerchiati così dai nemici senesi e pannocchieschi, i sassofortesi, ribellatisi nel 1280 agli Aldobrandeschi, si acconciarono nel 1316 a sottomettersi a Siena, ma non desistettero in realtà dal difendere ferocemente il loro tormentoso, selvaggio dominio. Il loro ultimo signore, Ghinozzo, fu catturato dopo lunga lotta dagli Aldobrandeschi e morì in prigionia a S. Fiora, lasciando la terra in balìa dei vincitori, i quali la tennero sino al 1330, allorchè, incapaci ormai di difenderla, la vendettero, insieme con la loro stessa sorte, per 5500 fiorini d'oro alla cupida repubblica, ormai trionfalmente libera, e senza grande sacrificio di sangue, nel suo cammino verso il piano e verso il mare. Il càssero e le mura furono subito di-

Roccatederighi e Sassofortino dopo il 1559 furono aggregati alla podesteria granducale di Roccastrada, Montemassi passò a questa dopo avere appartenuto per qualche tempo a quella di Montepescali. Dopo varie vicende di vendite e di trapassi di famiglia in famiglia signorile nei secoli XVII e XVIII, i tre paesi furono di nuovo incorporati dai Lorenesi nella comunità di Roccastrada, nella quale li confermò il Governo nazionale del 1861 e ove tuttora permangono.

***

Dal punto di vista della geologia il Sassoforte apparisce, nei suoi due versanti, orientale ed occidentale, come il tratto d'incontro fra i terreni più antichi, primarii e secondari (quarziti, scisti quarzosi, filladi, ecc.) dello Scansanese e della zona di Monte Leone e quelli più recenti, terziarii, del Massetano e

del bacino del Merse (calcari cavernosi, calcari alberesi, scisti calcarei eocenici, ecc.). In mezzo sta la grande massa trachitica terminale, diffusasi in vaste colate specialmente a sud e a sud ovest, mentre formazioni simili, meno vistose, sorgono altrove, come la rupe di Roccastrada e il Poggiuolo, più a mezzogiorno di questo centro, e quella di Roccatederighi. Formazioni mioceniche e plioceniche (argille, marne, arenarie, ecc.) coprono sino a grande altitudine (500-600 m.) le due parti (orientale e occidentale) del rilievo, e più in basso cominciano le coperture alluvionali scendenti fino a formare il piano di Maremma. A questa essenziale formazione geologica, di per sè molto interessante, si aggiunge una notevole ricchezza mineraria che è elemento di notevole importanza in tutta la storia della zona. I diritti su miniere d'oro e d'argento e di rame sono, per esempio, sempre menzionati negli acquisti che dal 1294 al 1323 Siena fece del territorio di Roccatederighi. Per lo meno di rame la montagna ha una vera ricchezza accertata e a lungo, probabilbente sin dall'età etrusca, sfruttata. I minerali cupriferi (calcopiriti, calcosine, cupriti, ecc.) si trovano nella massa serpentinosa che sotto gli scisti calcarei forma il fianco orientale più elevato del Sassoforte (Poggio alto) e ricompare in basso, nelle vicinanze di Montemassi. Nella prima metà del secolo scorso cominciarono, da parte di tecnici francesi, tentativi di sfruttamento, che si concretarono poi col 1848 nell'apertura di due miniere (Poggio Alto e Fossato, in basso al paese), più tardi divenute una sola di proprietà della francese Société Civile des Mines, che gestiva altri lavori minerarî in Toscana.

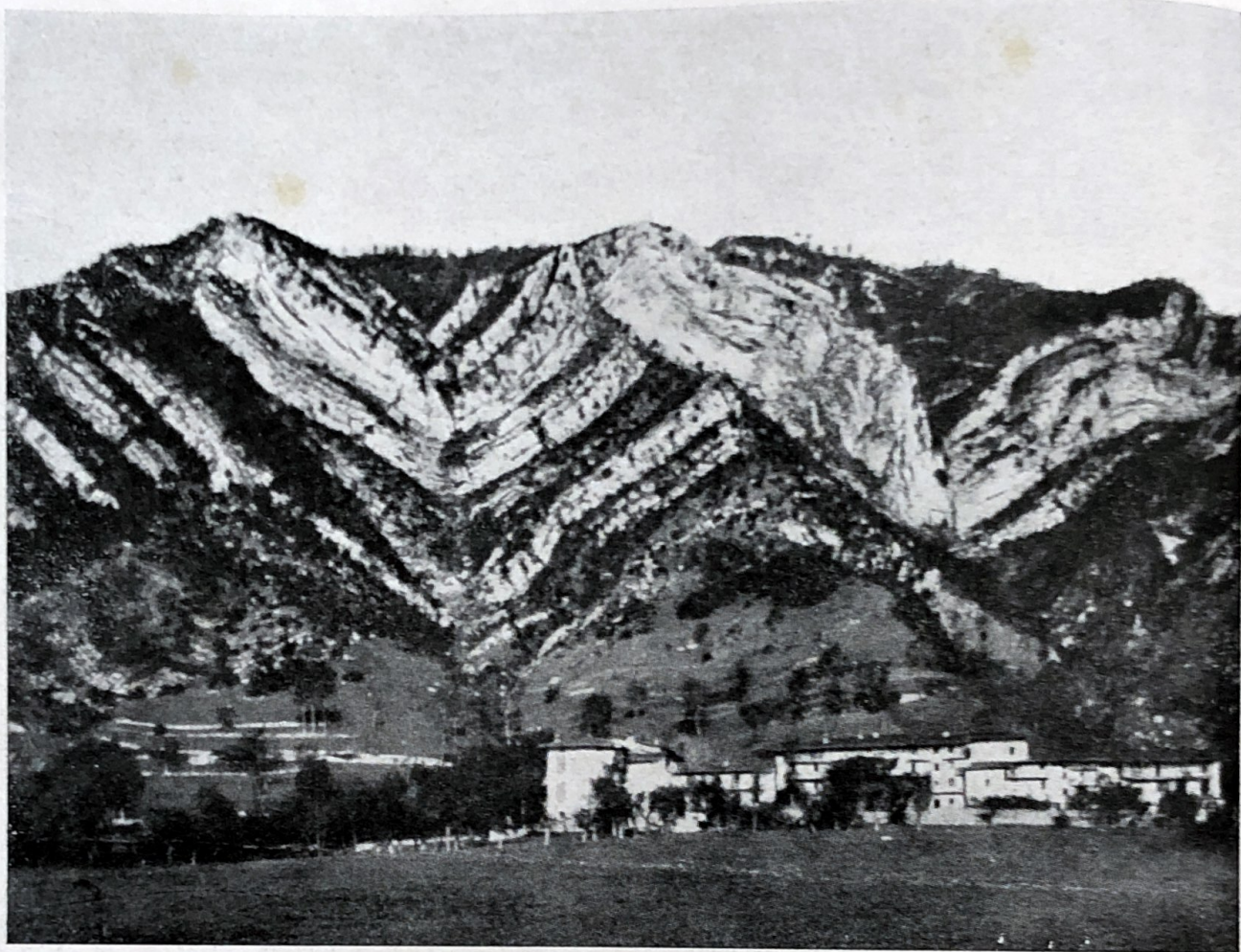
Il lavoro di escavazione continuò sino al 1880, in ultimo per opera di una società genovese, sottentrata alla prima; ripreso nel 1910 e poi di nuovo sospeso con la guerra mondiale non è stato più riattivato, sebbene continuino studi e constatazioni da parte del Governo Fascista per una sua possibile ripresa. Attualmente l'attività mineraria del Sassoforte si limita allo sfruttamento di cave di gesso presso Sassofortino (i cosidetti gessi di Monte Alto), di calcare cementizio, di caolino presso Roccastrada e Torniella. Giacimenti di lignite picea, ampiamente sfruttati durante la grande guerra, si trovano sulle pendici settentrionali del Sassoforte, per non dire di quello grandioso, forse il maggiore d'Italia, detto di Montemassi (Miniere di Ribolla e di Casteani), uscente dai limiti geografici del Sassoforte.

Per ora, e forse fondamentalmente anche nell'avvenire, l'importanza della zona del Sassoforte nell'economia maremmana va piuttosto cercata nella singolarità della sua spiccata natura montuosa, ricca di acque e di vegetazione boschiva, a contatto immediato con i fertili terreni alluvionali del piano sottostante. Il Sassoforte è come un'Amiata in proporzioni ridotte, ma direttamente e rapidamente raggiungibile da Grosseto e dalla sua pianura, tanto più dopo l'apertura della nuova strada Ponte sul torrente Fossa (quota 121), sino alle sue stupende ariose balconate aperte sul Tirreno ed ai suoi magnifici boschi; un insieme, perciò, di terre e di paesi destinato a compiere una interessante funzione di compensazione e di integrazione climatica, produttiva e demografica, degna di molta attenzione per il bene che può venirne in molti sensi alla generosa e rifiorente terra maremmana.

Testo e fotografie di

GIUSEPPE ISNARDI.

Le notizie storiche e topografiche sono state riassunte principalmente da: O. Malavolti, *Historia de' fatti e guerre de' Senesi*, Venetia MDXCIX; Grottanelli, *La Maremma Toscana, studi storici ed economici*, vol. I e II Firenze 1876; R. Caggese, *La Repubblica di Siena e il suo contado nel secolo XIII*, in « Bullettino Senese di Storia Patria », a. XIII, 1906, fasc. I; Repetti, *Dizionario Geografico Fisico-Storico della Toscana*, passim. Notizie ampie ed aggiornate sugli Aldobrandeschi e sul loro dominio diretto e indiretto in Maremma si possono trovare negli studi recenti di A. Lisini, *Margherita Aldobrandeschi e il suo matrimonio con Guido da Monforte*, in « Bullettino Senese di Storia Patria », N. S. anno III, 1932-X, fasc. I e id. *Margherita Aldobrandeschi e il cavaliere Nello da Pietra*, id. anno III, fasc. III.

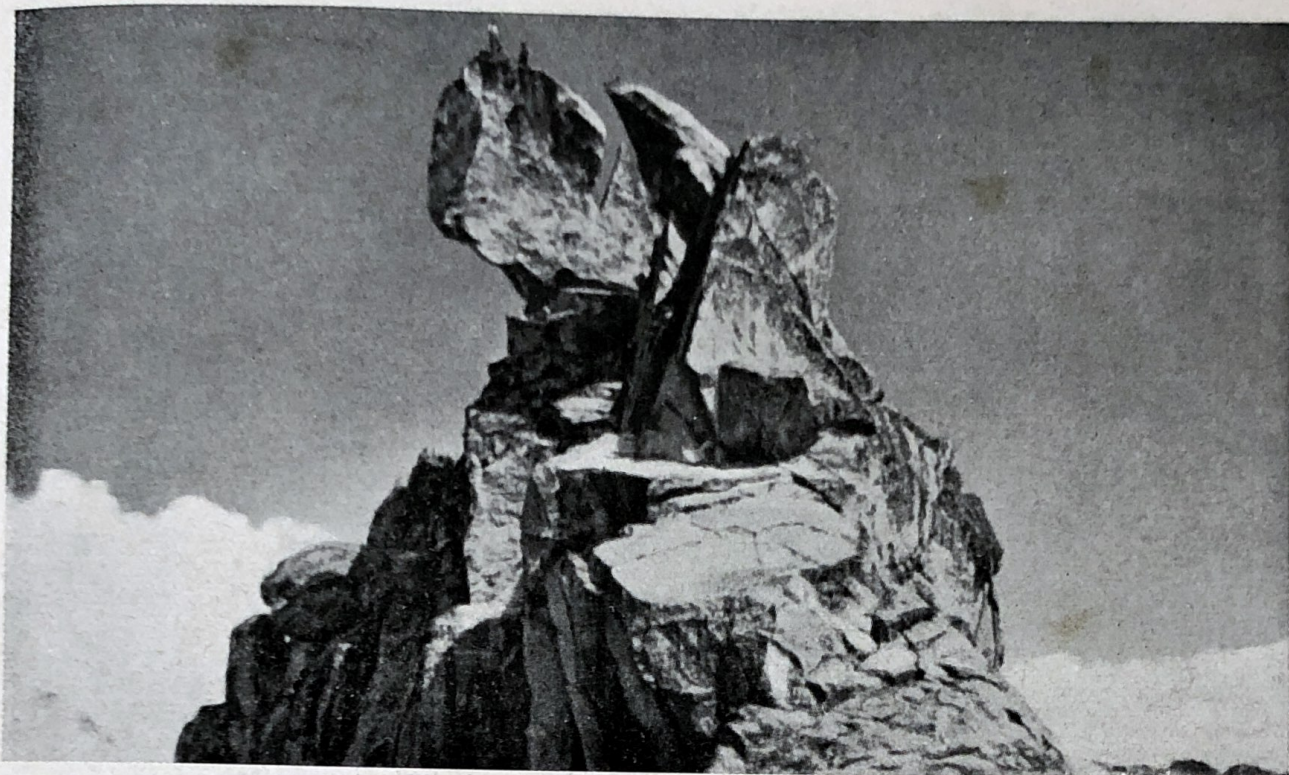
Per la geologia e la mineralogia del Sassoforte da: V. Lotti, *Geologia della Toscana*, vol. XIII delle *Memorie descrittive della carta geologica d'Italia*, Roma, Tip. Naz. 1910, id., *Descrizione Geologica dei dintorni di Roccastrada*, Roma, 1877, e Matteucci, *La regione trachitica di Roccastrada*, in « Boll. del Com. Geol. Italiano, vol. XXI, n. 7-8, Roma 1891.

STRATI ONDULATO-CONTORTI DI CALCARI MESOZOICI.
(presso Zogno in Val Brembana, Bergamasca). Anche se non sempre riescono convincenti le teorie escogitate dai diversi geologi per spiegare il fenomeno del contorcimento di questi strati che vennero costruiti nelle profondità marine con argille, fanghiglie, gusci di animali diversi, ecc., il fenomeno rimane: questo è realtà, testimonio della grandiosità dei fenomeni cui la Terra, in modo lentissimo e invisibile, andò e va tuttora soggetta.

UNA PUBBLICAZIONE DI VOLGARIZZAZIONE SCIENTIFICA

"LE ALPI,,

DI FEDERICO SACCO

MILANO, novembre, pioggia: tre dati di fatto che equivalgono a lavoro-macchina, dolore nostalgico per il monte da poco lasciato, cuore immalinconito come il bigio cielo. Si metta tutto insieme in dosi così dette opportune e la reazione non può essere che una cordiale benedizione di segno negativo alla civiltà, al progresso, alle macchine e un sincero rimpianto degli alti pascoli, dei nudi roccioni di vetta, degli azzurri ghiacciai, tranquilli o crepacciati che siano. Addio risvegli troppo mattutini, pigre e assonnate battute di avvicinamento nella prima aurora, pesanti fardelli sulle spalle e ancor più pesanti scarponi ai piedi intorpiditi, ma pieno l'animo di gioia inconscia. Addio calme soste al limite di laghetti tra nude rocce, divertenti « camini », spesso troppo angusti per il compagno grassoccio, istanti di pieno godimento per la vetta raggiunta, deprecatissime ed estenuanti discese per grossolane pietraie. Addio primi contatti estivi con le brevi chiazze di neve residua da cui a mala pena riescono a sporgere, ancor l'aria cruda,

(fot. prof. A. Corti, Torino)

LA GRANITICA CIMA DEL GALLO

(Monti del Másino, versante di Val Bregaglia, catena divisoria fra Val Bondasca e l'Albigna). La parte sommitale di quest'aerea cresta è franata or sono pochi anni.

per affacciarsi alla breve vita alle abbaglianti luci del sole di giugno, i candidi fiori di zafferano e le timide soldanelle. Addio e arrivederci.

⁂

A sollevarmi l'animo da queste tristezze, piacevoli se si vuole, ma pur sempre tristezze, ecco un libro, col quale ho stretto subito amicizia, che mi invita ad una lunga, divertente e sapiente scorribanda alpina. Il titolo non potrebbe essere più invitante: *Le Alpi*, e l'autore più rassicurante, Federico Sacco, montanaro di nascita e di consuetudine, che la catena alpina ha spesse volte percorso, con tutti i mezzi, ma specialmente con quello che fu già molto caro a frate Francesco, che le Alpi ha tanto amato da dedicare poi quasi tutta la sua esistenza fino ad oggi allo studio complesso ma affascinante della loro costituzione, della loro origine, della evoluzione subìta, dei fenomeni fisici che su di esse tuttora si svolgono con una grandiosità di cui non può avere l'idea chi ne vive lontano.

Il Cervino, « il più nobile scoglio d'Europa », simbolo della montagna alpina per eccellenza, ne orna con la sua maestosa immagine la copertina di tela: anche questa, tela di sacco, sia pure alquanto più gentile di quella del sacco da montagna.

I lettori conoscono già l'Autore, almeno attraverso gli interessanti articoli comparsi in questa Rivista sui ghiacciai, su alcune principali cime alpine e sui fenomeni meteorologici di alta montagna. Infaticabile scrittore, come infaticabile geologo - alpinista - turista, molti altri articoli, egualmente di volgarizzazione scientifica, ha steso per altre riviste.

Al Touring, sempre benemerito nelle opere di diffusione della conoscenza delle bellezze naturali di casa nostra, spetta il grande merito di avere riunito tutte queste « fronde sparte », insieme con moltissime altre inedite, in un sol volume arricchendole di un tal numero e di tal magnificenza e varietà di fotografie che potrebbe essere chiamato « *Atlante ragionato del paesaggio alpino* ». Sono oltre mille illustrazioni, distribuite in settecento pagine, in una settantina di articoli, tutte belle, molte splendide, su cui l'occhio si posa con avidità, con gioia, lieto di rivedere gruppi e persone di vecchia e generalmente felice conoscenza, anche se spesso mostrano un carattere tutt'altro che malleabile. (Penso all'aiuto che questa raccolta di fotografie, può recare

LA GUGLIA NERA DI PÉTÉREY E LE DAME INGLESI (MONTE BIANCO).
Il gelo e l'alterna vicenda del caldo diurno e del freddo notturno, approfittando delle naturali fessure tra lastra e lastra, tra scaglia e scaglia, da un gigantesco uniforme pacco verticale di fogli rocciosi ha ricavato questi gruppi di guglie.

ad un insegnante di Geografia che abbia a disposizione un apparecchio episcopico).

***

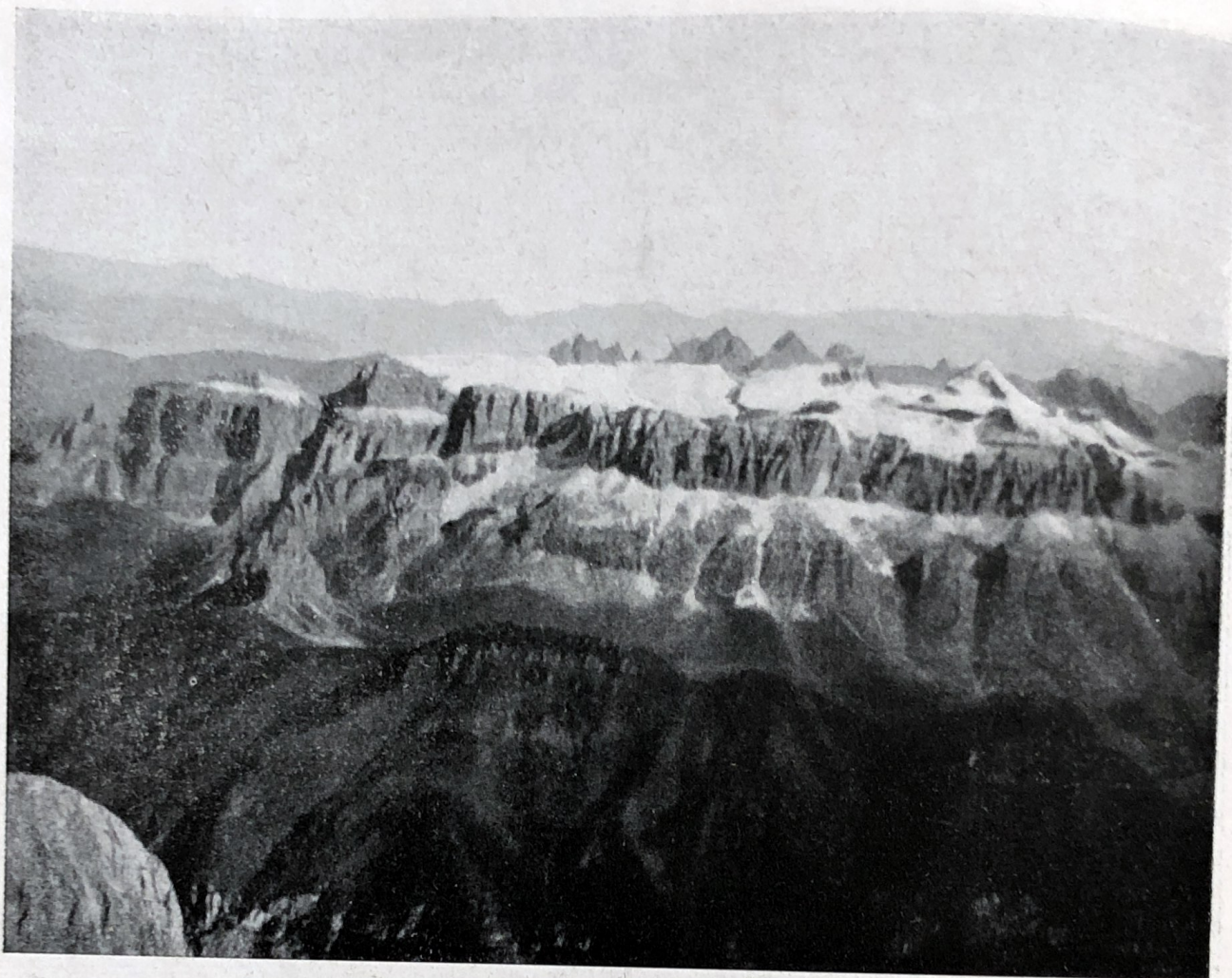
Poco fa mi è sfuggita una parola che potrebbe suonar male per qualche austero scienziato: ho parlato di volgarizzazione scientifica. Intendiamoci bene. La scienza non è esclusività di nessuno: nè come conoscenza, nè come ricerca. Fortunato chi può penetrare, con le ricerche personali, nei misteri di natura e tentare, se non di svelarne l'essenza, almeno di toglierne i veli più superficiali; ma sarebbe egoista se si fermasse a questo punto. La gioia che istintivamente obbliga a divenire loquace chi ha fatto una scoperta, chi è riuscito a risolvere un problema di qualunque carattere esso sia, è forse in relazione non tanto con un fondo di vanagloria personale, ma col dovere naturale che l'uomo singolo ha di rendere partecipi delle conoscenze acquisite anche gli altri: è il guadagno dell'industriale che deve servire anche per la comunità.

Purtroppo, per necessità ovvie, ogni scienza si vale di termini tecnici particolari, non sempre ben comprensibili dalla maggioranza. Ed è in questo campo che la volgarizzazione acquista sommo valore. Lo spavento che incutono certi vocaboli di sapore ostrogoto tengono lontano molti anche dal desiderio di conoscere la storia delle montagne che pur tanto amano; persone che, svelato il semplicissimo arcano dei termini tecnici, svelato in parole più alla mano che cosa vogliano significare *gneiss, metamorfismo, intrusioni magmatiche,* e in qualche breve gita di orientamento messe a contatto diretto con gli effetti tangibili dei fenomeni naturali, potrebbero anche portare un certo contributo alle scienze geografiche e geologiche.

L'alpinismo scientifico è uno degli scopi fondamentali del Club Alpino Italiano: Quintino Sella, che fu grande alpinista, per quanto alla maggior parte degli Italiani di oggi sia noto solo come uomo di governo, già dal 1863 precisava nello statuto del C. A. I. che il principale scopo dell'istituzione era quello « di promuovere la conoscenza e lo studio

(fot. dott. A. Marchetti, Valle di Cadore)

IL CAMPANILE DI VAL MONTANAIA,

strano e imponente pilastro roccioso, sorgente isolato al centro del circo terminale di detta valle nel Gruppo dei Monfalconi. Questo torrione balza dai pascoli col suo fusto quadrangolare per oltre duecento metri di altezza. Si noti la differenza di forma tra questo campanile o torrione che dir si voglia, dagli strati calcari orizzontali, e le guglie della figura precedente, dai banchi quasi verticali di compatte beole.

(*fot. V. Sella, Biella*)

GRUPPO DOLOMITICO DI SELLA, VISTO DALLA MARMOLADA.

Ogni forma montana ha il suo perchè: natura non agisce a caso. E se una montagna dolomitica a strati orizzontali, come questa, ha un aspetto ben diverso dalle guglie granitiche, a lastre verticali del Bianco, dalla piramide del Cervino e dalle creste seghettate delle Levanne e del Gran Paradiso, ciò deriva dal diverso modo come rocce diverse, diversamente disposte, vengono cariate, cesellate, parzialmente distrutte dal tempo. Qui, il verde piano del Pordoi e il lungo terrazzo coperto di sfasciumi a metà costa, coincidono con rocce più tenere.

della montagna ». Per volgarizzare la scienza sono tuttavia evidentemente necessarie alcune doti. Per lo meno due: primo, essere veramente scienziati, avere cioè il senso della responsabilità e della onestà per ciò che si dice; secondo, amare molto i soggetti svolti. Condizioni che pienamente si verificano nel prof. F. Sacco. « Dalla mia nativa cittadina, Fossano, fronteggiante il Monviso, fin da giovanetto ammiravo, uscendo appena di casa, l'ardita piramide dentata. Col tempo, alla semplice ammirazione estetica si aggiunse la curiosità di conoscere *perchè* dalla catena alpina, il cui profilo si svolge con una certa uniformità, per quanto ondulato, fosse balzata fuori la slanciata, aspra cuspide vesuliana » così si esprime l'Autore parlando della... sua questione personale col Monviso. E chi diventa geologo in tal modo non può che essere un buon geologo capace di spiegare molti *perchè,* che il curioso turista chiede a sè, ai suoi ricordi scolastici e alle letture, dinanzi ad una cascata, ad un lago di circo, a un gruppo di cime alpine, una diversa dall'altra; e un buon amico della montagna capace di mostrare, scendendo dalla cattedra, che la montagna è bella anche inquantochè venne costruita, incisa, trasformata in questa o quest'altra maniera.

Noi che certamente apparteniamo alla categoria dei turisti o alpinisti *buongustai,* che alle Alpi ci avviciniamo come ad una lieta festa, ad un lieto banchetto spirituale (ma non solo spirituale si capisce!), con i sensi e col cuore preparati a lasciarsi impressionare nel modo più profondo e duraturo da tutte le bellezze di queste grandi « cattedrali della terra » dalle porte di roccia, dai mosaici di nubi, dai cori di ruscelli, dagli altari di nevi, dalle vôlte scintillanti di stelle, noi, tap-

(fot. V. Sella, Biella)

CERVINO, DENT D'HÉRENS E GHIACCIAIO DI ZMUTT.

Numerose morene laterali e mediane viaggianti sul ghiacciaio di Zmutt, con tendenza a riunirsi e a mascherare tutta la colata glaciale verso la fronte. E così gli sfasciumi precipitati dalle pareti rocciose sulle alte nevi, dopo un decorso in profondità, riemergono sempre più potenti e, trasportati più innanzi, vengono poi ceduti ai torrenti che ne usano per colmare le cavità lacustri e per innalzare il livello delle pianure. La diversità di forma tra le due stupende cime qui rappresentate è in relazione con la diversità di roccia e disposizione degli strati, nel Cervino quasi orizzontali, nella Dent d'Hérens inclinati verso l'osservatore (Nord).

pati in casa in una sera invernale o nel Rifugio in una giornata di crudele odiosa e forzata inerzia, diamo uno sguardo a questo « libro dei *perchè* della montagna », a questo « amico dell'escursionista » con la promessa di volere poi bene esaminare articolo per articolo.

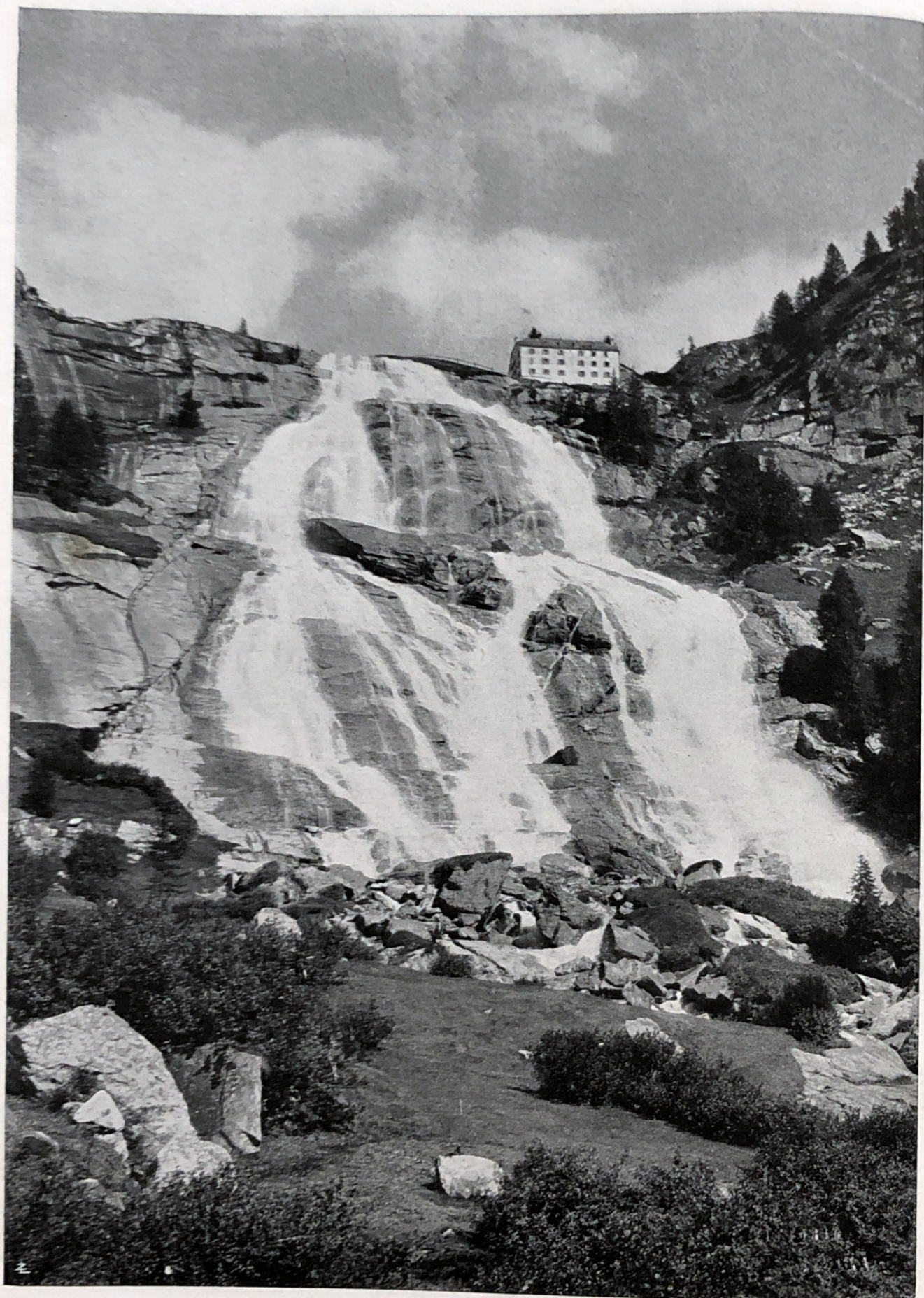
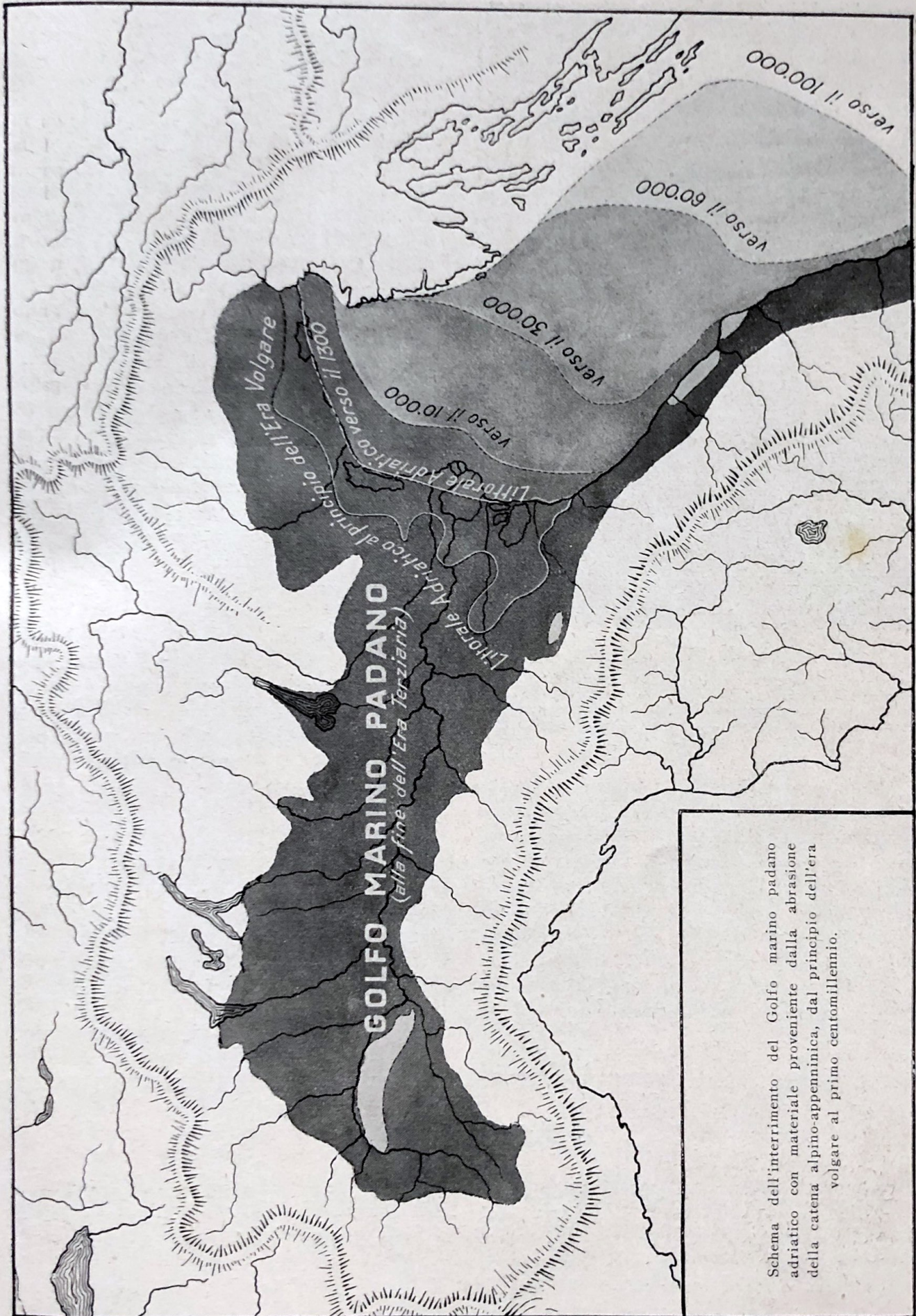
⁂

« Come si è formata l'Italia », « Come nacquero le Alpi », « Le pagine e le lettere alfabetiche del grande libro alpino »: magnifico libro quello alpino, la cui *lettura* riesce tanto più facile e suggestiva quanto più lo si calpesta e quanto più, fino ad un certo limite, gli agenti demolitori ne aprono e ne sbrandellano le misteriose pagine.

Ma ecco che, dopo questi primi articoli generali, l'A. subito esemplifica conducendoci per mano a *vedere* « I Colossi », cercando di spiegarci « Come si formò il Cervino » e come sorse « La Grivola » e « Il Monviso », la sua montagna prediletta, perchè di qui egli prese le mosse, ed un solitario rilievo che d'un tratto sorge dall'alta pianura piemontese « La Rocca di Cavour », la cenerentola alpina.

Dopo una breve incursione nel campo pratico « Le pietre belle e buone delle Alpi », « Nel regno del marmo », torna all'alta speculazione accompagnandoci « Fra le nuvole » e ancor più oltre, « Sopra le nubi », indicandoci alla fine la fisionomia delle « Alpi dall'aeroplano ».

Un buon numero di articoli è giustamente dedicato ai ghiacciai: come si formano, come vivono, come si muovono, che attività esercitano nel modellare la superficie terrestre, come costruiscono un anfiteatro morenico, come e fino a qual limite siano riusciti a scavare — lentissime ma gigantesche fiumane ghiacciate — alcune valli, i laghi prealpini, molti laghetti che delle Alpi sono le gemme e che taciti e quieti nei più remoti recessi alpini riflettono melanconicamente l'azzurro del cielo o il candore delle nevi o la paurosa tinta delle cupe pareti incombenti.

Quanti *perchè* ci vengono svelati negli articoli sulla vita dei fiumi! *Vita*, perchè anche

CASCATA DELLA TOCE, VISTA DI FRONTE *(fot. V. Sella, agosto 1895)*
(fotografia un po' storica, perchè ormai, purtroppo, la grande cascata è generalmente assai immagrita per deviazione artificiale). È interessante notare che il gradino è di compatto gneiss, mentre sopra e sotto (e tutti lo possiamo osservare in una sia pur rapida gita) affiorano strati di più tenere rocce. Il ghiacciaio della Toce perciò ha potuto scolpire questo paesaggio, dalle forme tipicamente glaciali, grazie anche a tale alternanza di rocce.

Schema dell'interrimento del Golfo marino padano adriatico con materiale proveniente dalla abrasione della catena alpino-appenninica, dal principio dell'era volgare al primo centomillennio.

CAVERNA DEL CAUDANO.
Stalattiti, stalagmiti e larghe incrostazioni calcaree costituenti il così detto « Battistero ». Qual'è la probabile sorte di questa grotta? Di venire colmata totalmente dalle concrezioni. Tale è il ciclo di ogni cavità carsica.

i fiumi, come i ghiacciai, i laghi e le grotte, vivono, sia pure a loro modo: nascono, agiscono, scompaiono. « Orridi, « gorgie », « cascate » vengono passate in rassegna; e poi quel complesso di fenomeni che, sotto il nome di *carsici,* vanno dagli elegantissimi solchi di corrosione chimica alle doline, gigantesche scodelle a nude pareti o a verdi pendii coltivati; dai profondi e stretti pozzi verticali, alle spaziose grotte: quali nude e tuttora in allargamento, quali in fase oramai di riempimento.

Di grandissimo interesse sono i capitoli in cui l'Autore ci vuole spiegare il perchè della forma delle « Torri alpine », dei « Campanili di montagna », delle « Guglie alpine », delle « Dolomiti », minimi resti di ben maggiori moli e ridotti a rovine dal dente del tempo. Di interesse assai vivo anche il capitolo sul « calore residuo delle Alpi ».

L'ultimo capitolo « Come e dove finiranno le Alpi » costituisce, si può dire, la sintesi dei precedenti. Le montagne si abbassano per disgregamento: ne squassa la intima compagine il gelo e l'alterna vicenda della temperatura, ne decapita le sommità e ne assottiglia i diaframmi rocciosi il vento e la forza di gravità. Lo sfasciume detritico portato a valle e al piano dai ghiacciai e dai fiumi serve poi, nell'economia terrestre a trasformare laghi e mari in fertili pianure.

Molto suggestiva è la cartina relativa al vecchio Golfo Adriatico; per la quale è bene notare che sicuro, sicurissimo è l'interrimento verificatosi fino ad oggi, mentre rimane solo probabile quello futuro. Vi sono anzi molte prove che dimostrano come il delta padano in alcuni periodi glaciali giungesse già fino alla zona di fronte a Pola, e che solo per l'aumentato livello generale dei mari, quale conseguenza del disfacimento glaciale, venisse ampiamente sommerso.

Il prof. Sacco, con questa raccolta di visioni alpine, si riallaccia, sia pure con forma e con metodi diversi, al primo e grande volgarizzatore naturalista — grande perchè anche scienziato e divenuto tale solo per passione alla montagna — che fu l'abate Antonio Stoppani.

L. G. NANGERONI.

FACCIATA POSTERIORE DELLA VILLA MALVEZZI CAMPEGGI IN BAGNAROLA. (RIPRODUZIONE DI UNA STAMPA DELL'EPOCA, CHE RAPPRESENTA IL PALAZZO DI FLORIANO).

VILLE DEL BOLOGNESE

BAGNAROLA

POCHI sono i turisti che trovandosi a Bologna hanno occasione di vedere una villa che per la sua grandiosità può competere con altre ben più conclamate dalla fama e pur meno piene di suggestione. La villa di Bagnarola non dista che quindici chilometri da Bologna, ma non si trova sulla via dei turisti che accorrono verso le mète consuete e assai di rado lasciano le strade di grande comunicazione per addentrarsi nella fertile e ricca campagna bolognese.

Ma a chi da Bologna deve recarsi a Ferrara, anche se è sospinto dalla fretta di portare la propria auto sulle belle strade del Veneto o della Lombardia, consigliamo una piccola variante di viaggio che, fuori porta Zamboni, per Granarolo, il Ramello, Bagnarola, permetterà loro di raggiungere nuovamente attraverso Minerbio e Altedo lo stradone di Ferrara, dopo aver visto, di passaggio, la villa di cui parlarono anche le cronache cittadine di Bologna del Sei e Settecento.

Il cronista Ghiselli ammirava la superba residenza di Bagnarola e i « bellissimi passeggi di verdura coperti, luogo per la cavallerizza e tornei, teatro per commedie, fontane, statue, uccellerie, peschiere », (1) poichè nulla mancava per allietare il soggiorno dei signori della villa e dei loro ospiti illustri.

Ne parla anche il lionese signor di Monconnys (*Les Voyages de Mr. de Monconnys,* vol. III) quando nel 1664 fu ospite di Bagnarola di cui magnificò i bei quadri; specialmente quelli del Guido Reni, maestro in gran voga celebrandosene ancora la memoria a così breve distanza dalla sua morte.

A Bagnarola si davano convegno le più cospicue famiglie bolognesi per grandi partite di caccia: narra Saladino degli Arienti nella vita di Bianca Saliceti, moglie di Jacopo Bentivoglio, che trovandosi in villa a Bagnarola « prese con la rete 1200 quaglie, 53 pernici, 30 fagiani; alla ragna 600 tordi; al paretaio 314 uccelletti, sempre correndo come

(1) Bibl. Universitaria di Bologna - *Cronaca ms. del Ghiselli* - Vol. LXV, p 811.

BAGNAROLA - VILLA MALVEZZI CAMPEGGI: SOFFITTO DEL CASINO DI AURELIO.

fiero cacciatore e non come come donna abituata alle mollezze del vivere ».

Le feste campestri in occasione di una grande fiera che il Marchese Matteo Malvezzi aveva ottenuto da Papa Clemente XI, con Breve 24 luglio 1711, fosse tenuta ogni anno, il 25, 26, 27 luglio, dinanzi alla Villa, e poi i cortei allegorici, i famosi ricevimenti cari al Settecento gaudente — fra i quali ricorderemo quelli in onore di Giacomo III Stuart — le rappresentazioni teatrali, le giostre, avevano reso famosa la principesca dimora di Bagnarola e l'ospitalità dei Malvezzi (1).

Poichè fu appunto questa famiglia — che ebbe si gran parte nella storia cittadina di Bologna medioevale — quella che fece costruire la villa di cui parliamo, sempre da membri di essa abitata, ed oggi posseduta dal Marchese Carlo Malvezzi Campeggi, e nella quale quasi ogni generazione ha voluto lasciare ricordo del suo passaggio, di tempo in tempo arricchendola ed ampliandola. Oggi i soli fabbricati della villa, escluse le corti, occupano un'area di oltre dieci mila metri quadrati.

Erano passati pochi anni dalla morte di Gaspare Malvezzi, conte di Todorano — il quale aveva rifiutato la Signoria di Bologna, ed era ancora vivente Virgilio Malvezzi detto il Magnifico, il quale, con Caterina Bentivoglio sua moglie, era annoverato fra i principali signori italiani del tempo, governando egli la città durante la minorità del famoso Giovanni II Bentivoglio, suo pronipote — quando nel 1464 Carlo Malvezzi, Conte della Selva, fece acquisto della terra di Bagnarola che non era lungi dal suo dominio feudale del Burione di Malavolta (oggi segnato sulle carte topografiche con il nome di Selva Malvezzi).

Nel 1623 Aurelio Malvezzi, avendo ampliato con nuovi acquisti la terra di Bagnarola, fece costruire il primo nucleo della villa che ancor oggi si vede, utilizzando in parte una più modesta, ma più antica costruzione con interessanti decorazioni cinquecentesche.

(1) LODOVICO FRATI - *Il Settecento a Bologna*, in Collezione settecentesca, diretta da Salvatore di Giacomo, 1923.

BAGNAROLA - VILLA MALVEZZI CAMPEGGI. FRONTE A MEZZODÌ DEL PALAZZO DI FLORIANO.

È questo un palazzotto che, a ricordo del sue edificatore, conserva il nome di « Casino di Aurelio » e che si erge tranquillo in uno sfondo verde cupo di pioppi, separato, ma non troppo discosto, dagli altri fabbricati della villa i quali sorgono di fronte e ai lati di esso costituendo quasi enormi quinte di un caratteristico complesso scenografico.

Di notevole interesse sono gli affreschi, quasi tutti ben conservati, che decorano il « Casino di Aurelio ».

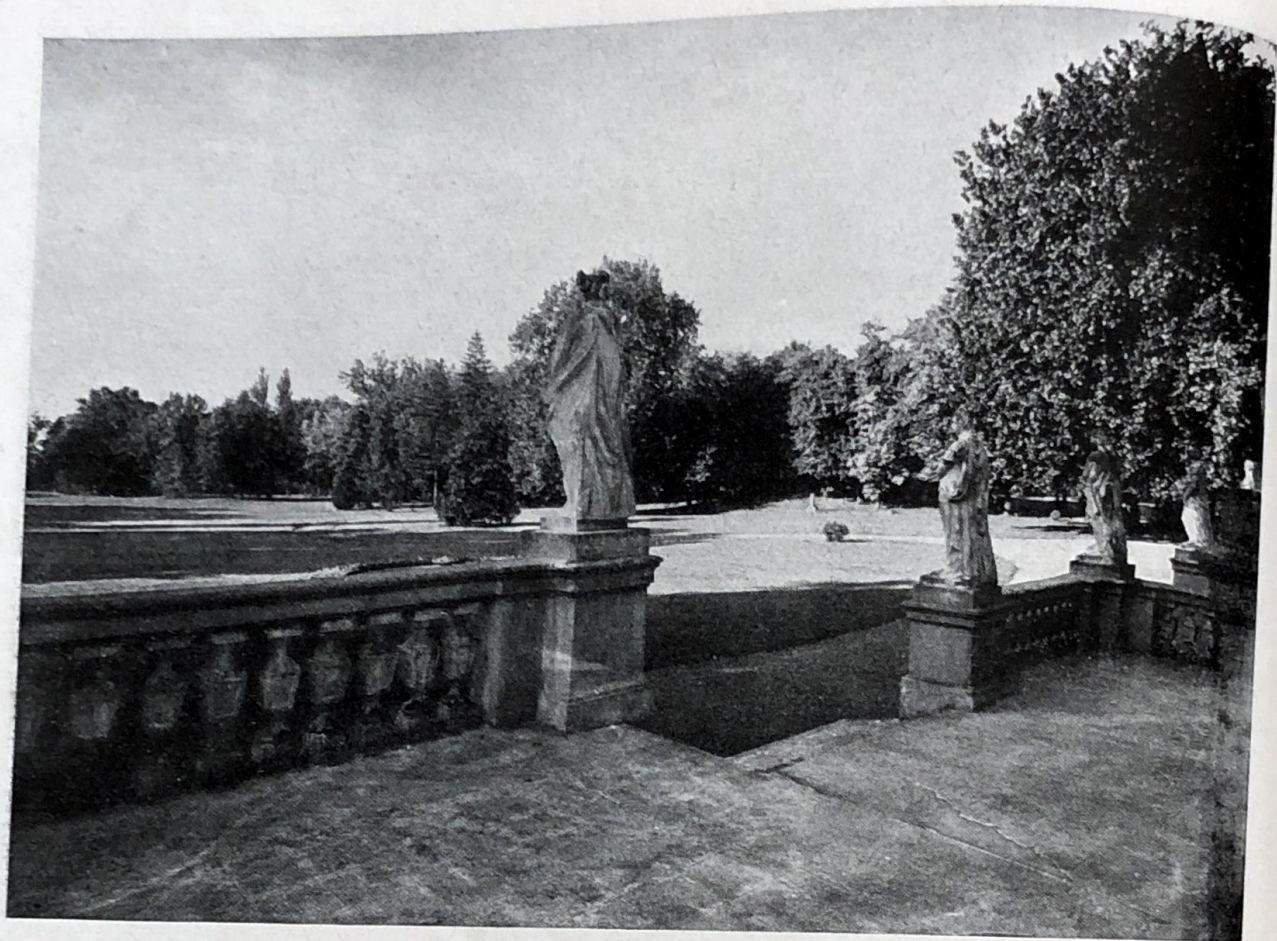
Nella sala d'ingresso o atrio, dipinse a fresco Angelo Michele Colonna, allora ai primi anni di attività e ben lontano dall'aver raggiunto quella perfezione delle opere che egli, più tardi, disseminò fra Bologna, Firenze, Roma, Madrid, Parigi, ottenendone chiari successi, le lodi e la società nel lavoro di Velasquez; ma anche in queste sue prime affermazioni è impossibile non ammirare l'eleganza delle sue concezioni e le geniali soluzioni artistiche del suo giovine pennello. L'atrio che egli doveva ornare a Bagnarola era, in realtà, ristretto, ma egli riuscì a dare l'illusione di maggiore ampiezza ideando e dipingendo intorno una loggia aperta, architravata, con soffitto a cassettoni sorretto da file di colonne intramezzate da statue e da grandi vasi di fiori. Per fondere armoniosamente anche il soffitto con le decorazioni delle pareti, il Colonna ideò un sopralzato, sorretto da altre finte colonne ed una balaustra che gira tutto intorno al soffitto della sala e alla quale si affacciano, qua e là, figure di persone in curiosi atteggiamenti.

Ma al Colonna si deve solo la parte architettonica; infatti egli « era chiamato solo a far l'ornamento o quadratura che vogliam dire, lasciandovi il vano in mezzo per lo Figurista » (1).

A Bagnarola, il Colonna era associato col D'Ambrogi per la parte architettonica, ed alle figure attese Francesco Brizio, se il vantato intervento di quest'ultimo non derivò forse (come temeva il Malaguzzi Valeri, compianto Direttore della R. Pinacoteca di Bologna) da un equivoco col Meneghino, che pure è chiamato Brizi o del Brizi.

Questi, infatti, certamente lavorò nella villa ed aiutò i più valenti colleghi nell'eseguire le figurette ornamentali, alcune delle quali rivelano più d'una mano e sono più grossolane e inespressive.

Oltre al Colonna, Aurelio Malvezzi, chiamò

(1) MALVASIA « Felsina pittrice » II, Angelo Michele Colonna, ecc.

BAGNAROLA - VILLA MALVEZZI CAMPEGGI: VEDUTA DEL PARCO DALLA SCALA GRANDE DEL PALAZZO DI FLORIANO.

altri maestri in voga per decorare artisticamente la sua bella casa (« domo magna honorabili pro Dominis » precisa il latino curialesco del rogito di Ser Giulio dei Vitali 27 maggio 1623): menzioneremo gli affreschi di Giacinto Curti, detto il Dentone, ed una loggia di Domenico degli Ambrogi.

Col volgere degli anni, altre costruzioni cominciarono a sorgere nella villa a documentare la potenza e la ricchezza della famiglia e per soddisfare le fastose esigenze di quei tempi.

Di poco posteriore, come epoca, al primo fabbricato, ma certamente seicentesca è l'ala lunga circa un centinaio di metri, posta di fronte al « Casino di Aurelio », e che da questo lato sembra recingere la villa come un castello, pur lasciando un ampio ingresso in mezzo a due torrioni mozzi, oltre ai quali, in lontananza, il « Casino di Aurelio » viene a formare, come già si è accennato, uno sfondo architettonico.

Ma oggi il fasto e la gaiezza della luce, dei colori, dell'arredamento sono raccolti nel vastissimo palazzo di Floriano che ospita nell'autunno i proprietari.

È questo l'edificio più grande della villa, fatto costruire da Floriano Malvezzi nel 1718 a forma di ampio ferro di cavallo, le cui punte estreme da un lato si avvicinano al Casino di Aurelio e dall'altro si saldano con la costruzione seicentesca di cui or ora si è parlato, formando un'ampia corte, detta Cortile di S. Anna, per la Cappella a quella Santa dedicata e che nel 1685 il Marchese Matteo Malvezzi figlio di Aurelio, aveva fatto costruire e aveva arricchita con un pregevole dipinto del Gandolfi poco tempo dopo il suo ritorno dalla Corte di Parma dove aveva subíto l'influenza dei maestri francesi e si era fatto gran nome per l'elegante risolutezza delle sue pitture.

Nel 1710 fu edificato nella villa anche un teatro su disegno di Ferdinando Bibbiena.

Il Palazzo di Floriano, che ha un perimetro di m. 484, ha una facciata a nord caratteristica per la sua semplicità di linee, con un lungo portico su cui poggia, con ornamentazioni costituite da sole riquadrature, tutto l'edificio a un piano che si eleva nel centro dove è sobriamente arricchito da un fastigio con lo stemma marchionale.

BAGNAROLA - VILLA MALVEZZI CAMPEGGI: LA « SCALA GRANDE » DEL PALAZZO DI FLORIANO.

Questa fronte, che è riprodotta in stampe dell'epoca, non è stata modificata come la facciata a mezzodì, che il Marchese Antonio Malvezzi Campeggi nel 1818 fece rifare, su disegno dell'architetto Angelo Venturoli, compiendo la monumentale scalea esterna, orna-

BAGNAROLA - VILLA MALVEZZI CAMPEGGI - LA CAPPELLA DELLA VOLTA.

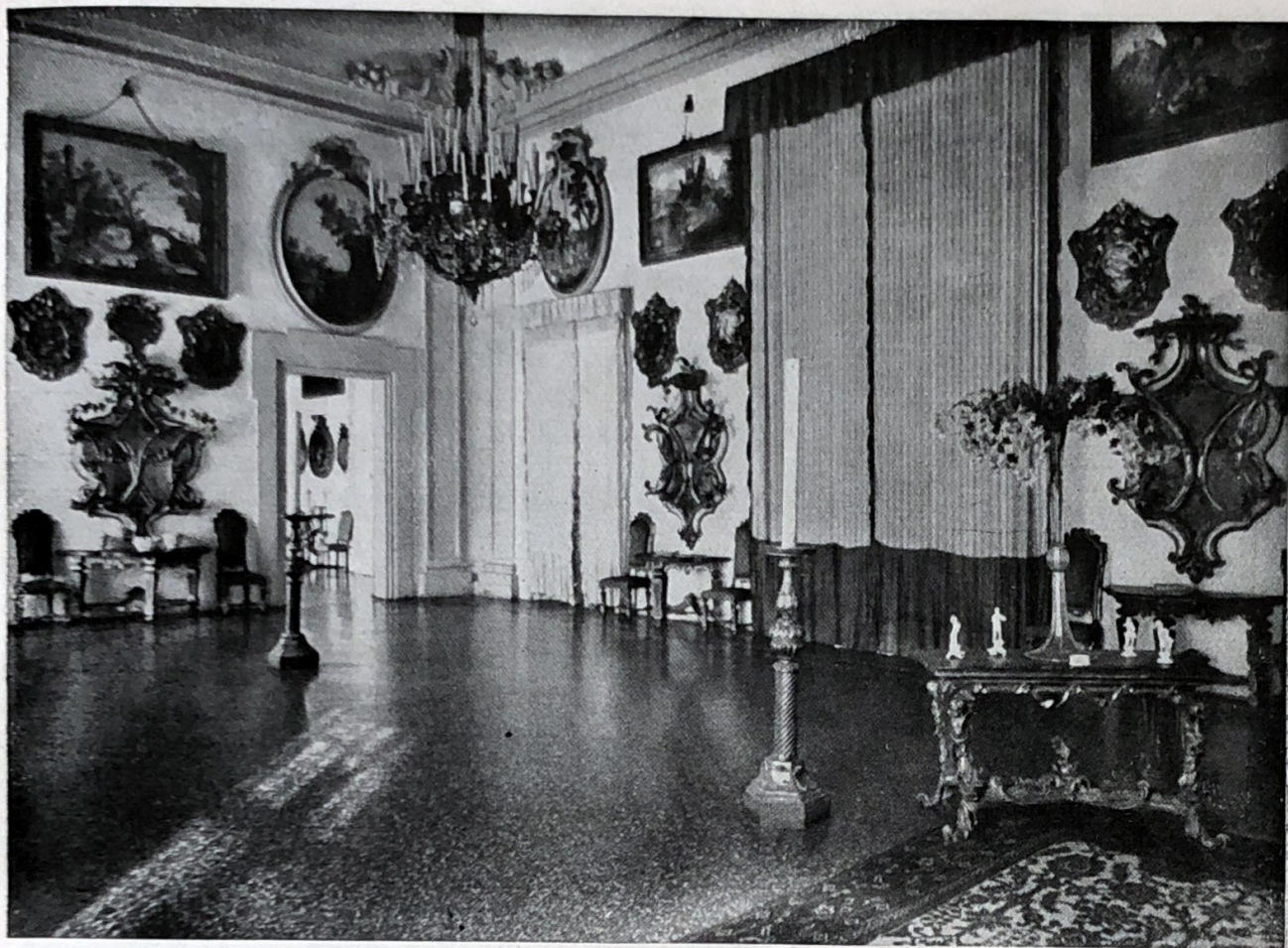
ta di statue, che conduce al piano nobile, tutto mobiliato con mobili del Sei e Settecento, molti dei quali, come le sei grandi specchiere con la sigla della famiglia, quadri, sopraporte, mensole, poltrone murali, ecc. disegnati e costruiti appositamente per il luogo dove sono ancora oggi.

Il Malaguzzi Valeri così descriveva il grandioso appartamento nella sua rivista « Cronache d'arte »:

« È piacevole percorrere le numerosissime sale che, dipartendosi dal gran salone centrale, si svolgono ai due lati dell'edificio monumentale. Da un lato sfilan quelle dell'ala o galleria detta delle battaglie, dai quadri che vi sono raccolti; dall'altro quelle dell'ala dei ritratti. E se pure nessuna tela si raccomandi per particolare interesse d'arte, molte invitano a raffermarsi o per l'attrattiva dei costumi dei cavalieri in parrucca o in tricorno e delle dame riccamente agghindate o per la curiosità delle rappresentazioni.

« L'una mostra l'inaugurazione dell'anno accademico alla presenza di dame e cavalieri eleganti nell' aula parata per la circostanza, l' altra lo spettacolo della lizza in piazza S. Petronio, affollata di spettatori disposti nei palchi a baldacchino sulla gradinata del tempio, una terza un'altra cerimonia settecentesca. E fra i molti quadri (ve n'erano di dipinti espressamente dal Franceschini e da' suoi scolari, dai due Torelli padre e figlia, dal Milanesi, dal Pizzoli, ma i migliori sono custoditi a Roma nell'alloggio invernale dei proprietari) occhieggiano, ben disposti, ritratti di nobili dame sorridenti, di cavalieri in parrucca, che rivelano il buon pennello se non il grande maestro. Chè, nel Sei e nel Settecento, a Bologna non v' eran pittori mediocri a cui fossero aperte le sale dei nobili. E chi, allora, arrivava agli onori del ritratto di famiglia, sapeva sul serio tenere in mano i pennelli e qualche genialità, se pur modesta, impediva che l'arte cadesse nel mestiere (1).

Erano stuoli di artisti che seguivano le famiglie più cospicue nelle loro residenze, dove veramente si teneva « corte bandita », e prestavano la loro opera gratuitamente in cambio dell'ospitalità e della comoda vita senza preoccupazioni materiali che il Mecenate offriva ad essi. Inoltre a Bagnarola, si ha la sensazione precisa di una funzione documentaria che si attribuiva a quel genere di dipinti che si riferiscono ad importanti avvenimenti locali e a fasti familiari: nell'epoca in cui non esisteva la fotografia, per lasciare ai nipoti il ricordo di persone e di fatti non

(1) « Cronache d'arte », Anno V, Fascicolo I, pp. 66-68.

BAGNAROLA - VILLA MALVEZZI CAMPEGGI - PALAZZO DI FLORIANO: LA SALA DEL TASSO.

si trascurava di ricorrere al « maestro pittore ». Così il figlio che aveva ancor vivo il ricordo delle gesta dei suoi alla battaglia di Lepanto, non dimenticava, anni dopo l'avvenimento, di trasmettere questi suoi ricordi all'artista che era incaricato di fissare queste immagini sulle pareti della sua casa: e non era sempre vanagloria o sterile ambizione a far sentire la necessità di eternare questi ricordi familiari: vi erano anche ragioni ideali che devono forse ricercarsi in quei sentimenti stessi che suggerivano le due dediche « Maioribus, ad aeternandam eorum memoriam. Nepotibus, ad excitandam eorum aemulationem », che si leggono su di una fronte della villa di Bagnarola.

E così pure, un'altro Malvezzi che aveva preso parte nell' Europa Settentrionale alle lunghe guerre che Svedesi e Imperiali scatenavano nel '600, non dimenticava di lasciare ai nepoti una serie di grandi quadri interessantissimi, che formano una curiosità della « Galleria delle Battaglie » a Bagnarola, e nei quali sono minutamente segnate — con tanta abbondanza di particolari da doverli ricercare con la lente — le varie posizioni che occupavano gli eserciti delle due parti contendenti, i varî schieramenti, le postazioni delle artiglierie, gli accampamenti, i parchi per i cariaggi e le vettovaglie, la conformazione delle principali città cinte d'assedio, ecc.: e data la grande dimensione dei quadri, si ha veramente una idea del piano di battaglia quasi come la poteva avere chi seguiva lo svolgimento di essa dall'alto del suo osservatorio. Questo maestro del '600, se S. E. l'Accademico Marinetti mi permette, era un precursore dell'aeropittura.

Altri quadri rappresentano Corti europee presso le quali membri della famiglia si erano recati; e se un Sovrano faceva il suo solenne ingresso a Bologna, il pittore adulatore del proprio Mecenate, e forse per accontentare le esigenze di questi, non mancava di mettere in vista non solo il pittoresco corteo, ma anche la tribuna dalla quale membri della famiglia, che rivestivano importanti cariche cittadine, assistevano alla sfilata dei piumati cavalieri sui caracollanti destrieri coperti di multicolori gualdrappe.

Così la villa di Bagnarola si andava popolando di una vera profusione di tele le quali, oltre a figure, scene e fasti familiari, rappresentano fiori, putti, soggetti sacri o romantici o mitologici o semplicemente decorativi. Queste tele « fanno dimenticare la mancanza di belle decorazioni murali, perchè non vi è spazio libero, benchè l'occhio non si stanchi nel guardar tutto. Il buon gusto con cui ogni quadro — dalle grandi tele storiche alle gaie sovrapposte a paesaggi, immancabili nelle ville bolognesi — ogni mobile elegante, ogni bracciale da torcia, ogni console intagliata e decorata, ha trovato il suo posto definitivo, compie il miracolo di fondere l'imponenza dell'arredamento (non di rado opprimente nei vecchi palazzi) con la gaiezza dei colori, dei toni, delle dorature. Specchi ampollosi, stucchi, lampadari di vecchio Murano, ricordano gli antichi proprietari. La signorilità, la praticità, i tappeti, le piante verdi qua e là rivelano l'amore dei presenti per questa loro avita dimora, senza che il lusso trasmodi, perchè — non lo dimentichiamo — siamo in una villa di campagna. E alcuni mobili eleganti, gli stucchi esuberanti a putti, a cartocci, a fiori nella cappella di S. Anna, la gran croce intagliata e le belle teche settecentesche alle pareti della cappella della S. Croce (tutto un campionario di leggiadri motivi ornamentali) contribuiscono a far vieppiù ammirare il senso decorativo del nostro magnifico barocco bolognese. Quando si esce dalla villa principesca e l'ammirazione eccitata — per chi sente quell'arte signorile — si queta e si raddolcisce nel silenzio dei filari d'alberi annosi e si ripensa ai fasti antichi e al lento ondular delle danze sui prati e nei boschetti cari ai nostri nonni del Settecento ci si persuade che non tutto, allora, fu decadenza, come troppo si ripeteva un tempo (1).

Ci resta da ricordare la villa che fino al 1920 appartenne al Senatore Malvezzi de' Medici e che è incorporata oggi nella grande proprietà Malvezzi Campeggi: e la ricorderemo, non perchè faccia parte delle costruzioni di cui si è parlato fin'ora, dalle quali anzi è avulsa e dalle quali dista quasi un chilometro, ma perchè vantò in passato fama singolare di luogo destinato a tutte le arti e assai contribuì ad accrescere la notorietà di Bagnarola. Nel '700 il conte Prospero Ranuzzi Cospi, colto e gentile verseggiatore, al quale apparteneva quella villa prima che per eredità fosse trasmessa ai marchesi Malvezzi de' Medici, vi aveva fondato anche un « Accademia dei notturni ». Ma dal lato artistico, se si esclude una bella sala, ben poco rimane di questa villa, la quale oggi non può reggere al confronto con quelle costruite dai Malvezzi Campeggi e che ora abbiamo descritte.

Tornando, dunque, a parlare di esse per completare il quadro che abbiamo cercato di dare al lettore, dobbiamo non dimenticare il paesaggio che fa cornice al Palazzo di Floriano e al Casino di Aurelio: e poichè troppo spesso si sente ripetere che un paesaggio che non abbia mare, monti, colli o laghi deve essere monotono e triste, dobbiamo pur dire che bisogna disingannarsi: anche la fertile pianura bolognese ha una sua poesia!

A Bagnarola, nessuna cornice potrebbe intonarsi meglio alla grandiosità degli edifici, e non potrebbe esser più suggestiva, della maestosa tranquillità del vasto parco che li attornia, bello di alberi annosi dagli enormi tronchi: sono platani, querce, olmi e pioppi che sorgono come giganti su pianeggianti distese di prato. Nel secolo scorso i giardini della villa furono ampliati con altri ettari di terreno, anche oltre l'antico Roccolo per la caccia ed oltre gli antichi ponti sul fiumicello di Dugliolo.

L'attuale proprietario ha, infine, completato il parco con un grandioso viale e una cancellata settecentesca in perfetta armonia con i fabbricati della villa, che egli ha tutti restaurati, riportando al primitivo splendore costruzioni che dalla R. Sopraintendenza ai Monumenti sono dichiarate di interesse nazionale.

EZIO CANNASETTI.

(1) « Cronache d'arte », Anno V, Fascicolo I, pp. 66-68.

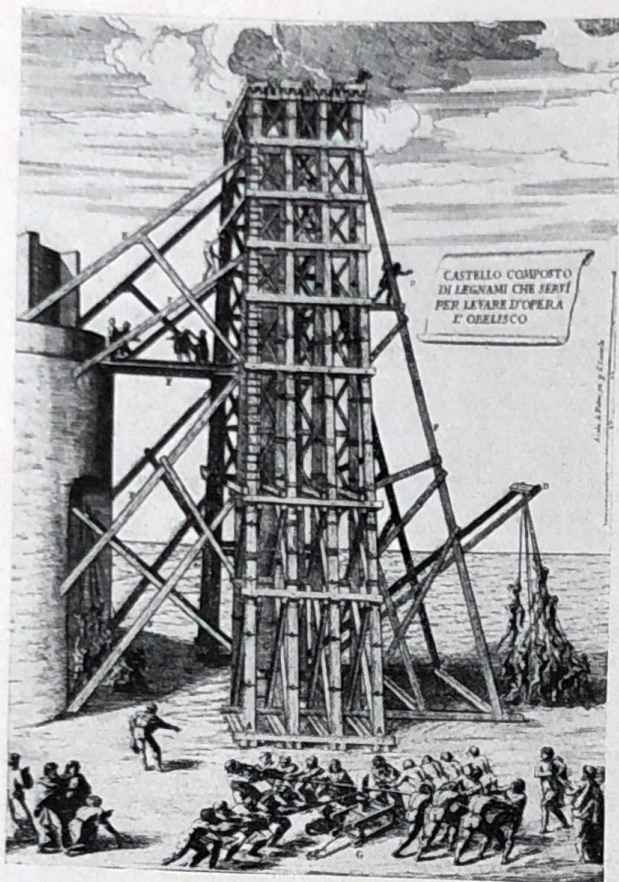
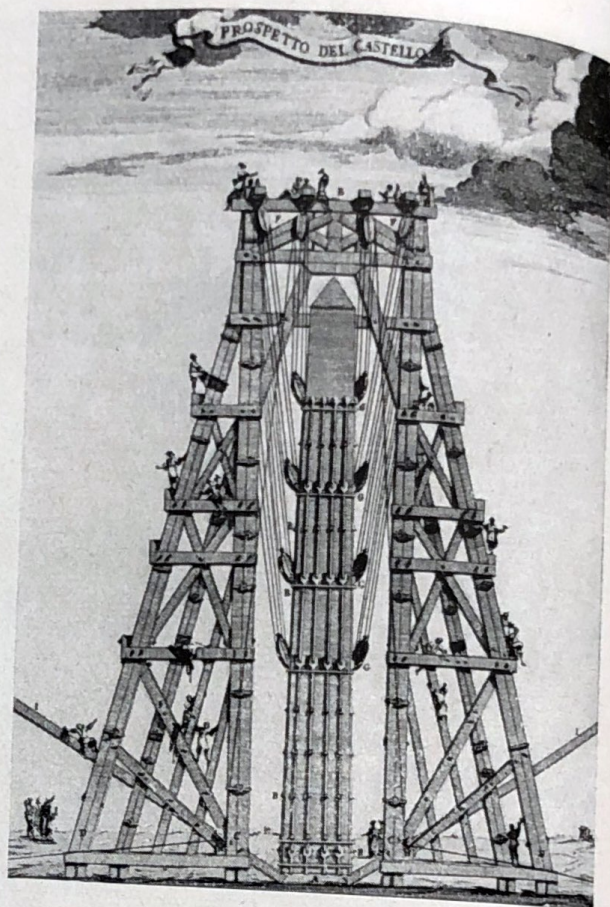
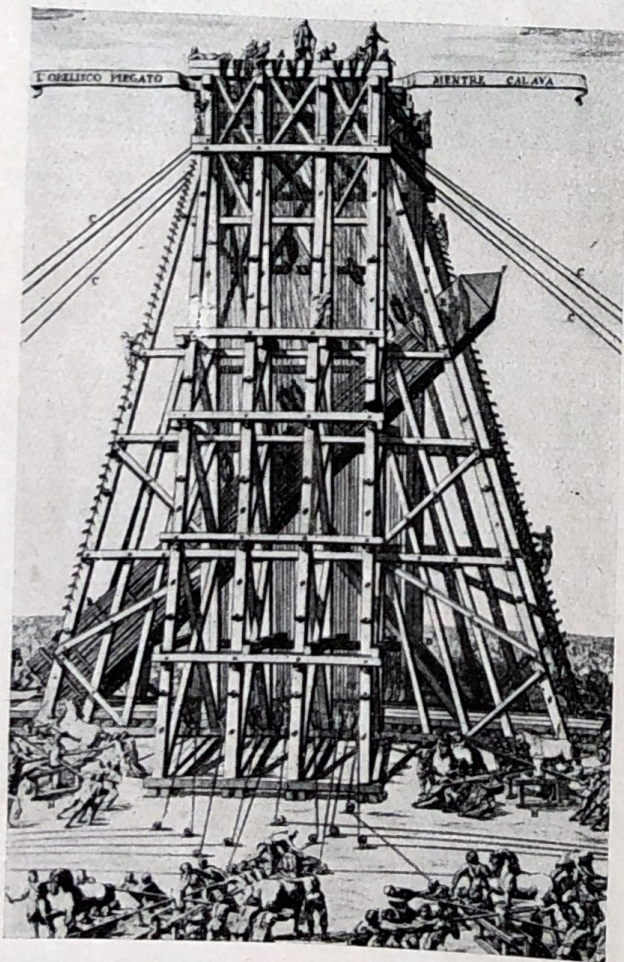
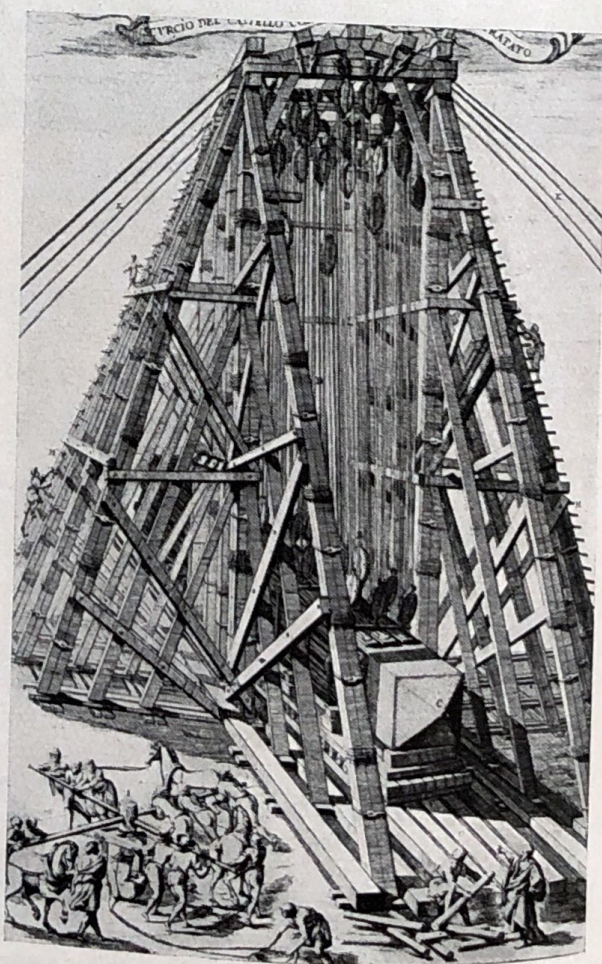
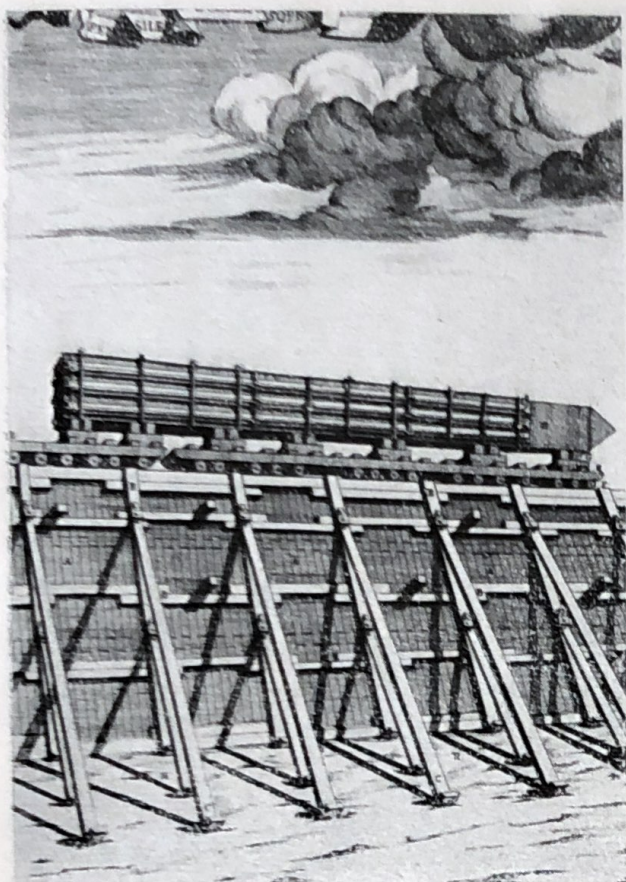
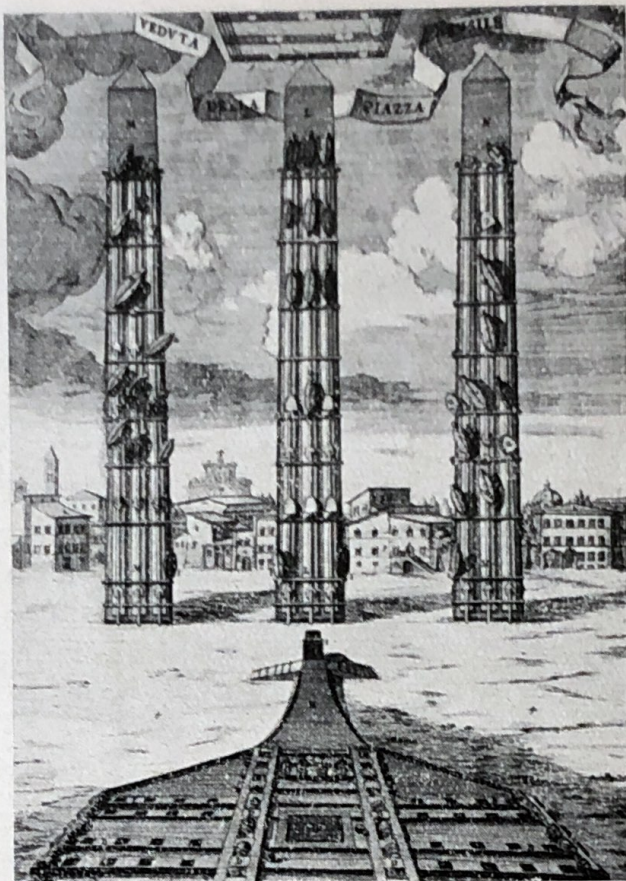
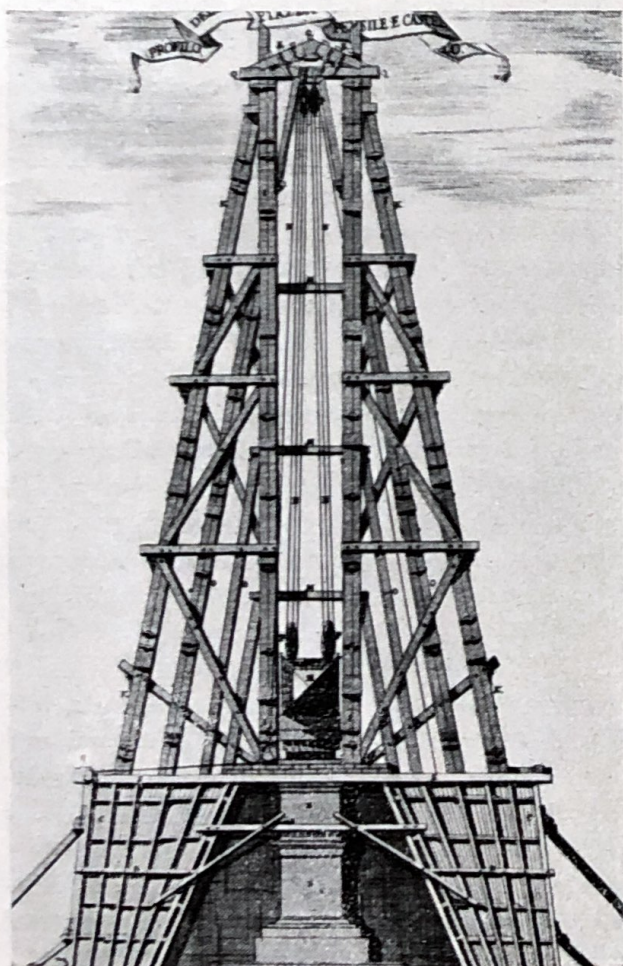
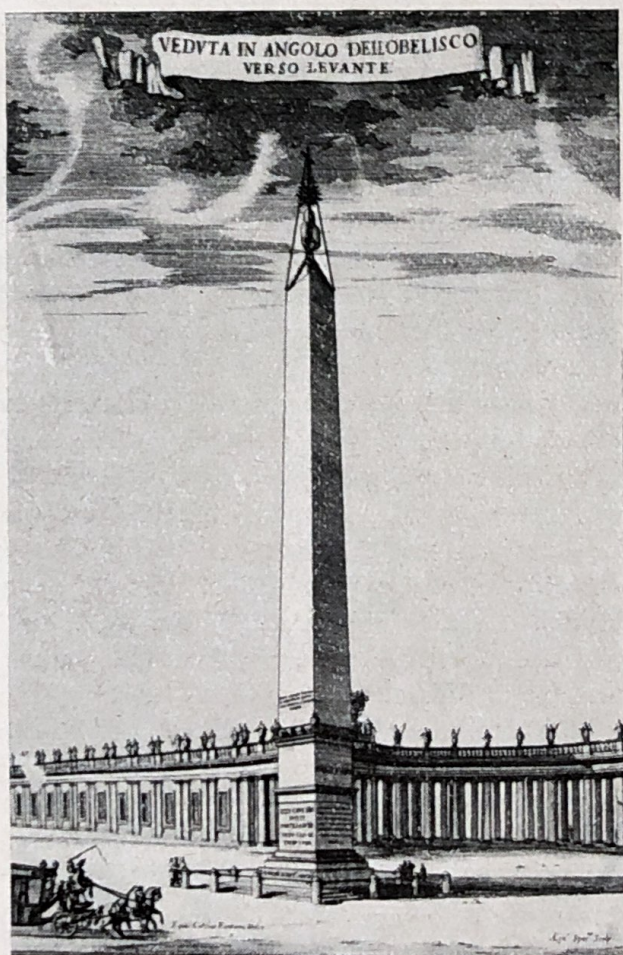
UN ESPRESSIVO DISEGNO RAPPRESENTANTE L'IMPIANTO E LA DISTRIBUZIONE DELLE MACCHINE E DEGLI SFORZI PER SOLLEVARE E RADDRIZZARE L'OBELISCO DI SAN PIETRO, SECONDO IL PROGETTO, DI POI ESEGUITO, DELL'ARCHITETTO FONTANA.

DUE DIVERSI MOMENTI DELLA TECNICA COSTRUTTIVA

L'OBELISCO DI S. PIETRO E IL MONOLITO MUSSOLINI

Quando S. E. Renato Ricci concepì l'ardito disegno di erigere in Roma, nel nome del Duce, un monolito di eccezionali dimensioni, perchè di fronte alle nuove Scuole Superiori di Educazione Fisica, al nuovo Stadio monumentale ed al futuro grande Anfiteatro Olimpionico, costituisse un segno indelebile nello spazio e nel tempo di chi ha tenacemente voluto il rinnovamento della educazione fisica e morale della giovinezza italiana, ben sapeva di accingersi ad una ardua impresa.

Molti e gravi erano i problemi da risolvere, preoccupanti, quasi paurose le difficoltà da superare e tali da far indietreggiare anche un tecnico esperto e provato.

Bisognava ricavare dalle cave di marmo un blocco di ottime caratteristiche e di dimensioni enormi; occorreva trasportare questo masso dalle Alpi Apuane fino alla Capitale, ed infi-

IL CASTELLO DI LEGNAME PER LEVARE D'OPERA L'OBELISCO.

IL CASTELLO LIGNEO, CON L'OBELISCO GIÀ SOLLEVATO.

IL CASTELLO E LA RAPPRESENTAZIONE DEL CALAMENTO DEL-L'OBELISCO.

SCORCIO DELL'ARMATURA CON L'OBELISCO GIÀ CORICATO A TERRA SULLA SLITTA.

L'OBELISCO E LA SUA SLITTA SUL PIANO PENSILE PER IL TRASPORTO AL BASAMENTO.

UN DISEGNO DEL PIANO PENSILE E DELL'IMBOCCATURA DEL-L'OBELISCO.

PROFILO DELLA PIAZZA (O PIANO) PENSILE.

L'OBELISCO GIÀ SISTEMATO IN PIAZZA S. PIETRO.

L'ARMATURA METALLICA E LA SPECIALE « VIA FERRATA » PROVVISORIA CREATA PER TRASPORTARE, MEDIANTE SCORRIMENTO SU RULLI, IL MONOLITO MUSSOLINI.

ne provvedere al suo inalzamento sulle sponde del Tevere.

S. E. Renato Ricci invece, affrontando l'arduo problema con puro spirito fascista, tenacemente volendo, giovanilmente osando, ha saputo pienamente trionfare dell'impresa, iniziata e condotta a termine in breve volger di tempo e senza il minimo intralcio.

Il monolito Mussolini è nato dal fianco squarciato di uno dei generosi monti Apuani: da un'altezza di 800 metri, per un dislivello che raggiungeva spesso la pendenza del 60 %, con sforzi veramente titanici compiuti dalla scienza di esperti e dall'abilità di maestranze, attraverso canali colmati, ponti allargati, strade rinforzate, il blocco gigantesco venne trascinato sulla riva del mare a Marina di Massa.

Nell'Arsenale della Spezia veniva intanto appositamente costruito l'« Apuano », il galleggiante che trainato da due rimorchiatori della R. Marina, doveva portare la gigantesca colonna per via di mare alla foce del Tevere e risalire poi, in tempo di piena, il corso tortuoso del fiume fino all'altezza della Farnesina. Anche questo difficile trasporto veniva felicemente compiuto in un tempo relativamente breve, con l'impiego di tre rimorchiatori e di una grande barca a motore.

Ultimo in ordine di tempo, ma non di importanza, era il problema dell'innalzamento del Monolito alla Farnesina.

Poichè una simile impresa fu compiuta in un passato sufficientemente recente, può essere interessante raffrontare i metodi usati per l'erezione del monolito Mussolini con quelli adottati circa 350 anni prima per l'inalzamento dell'Obelisco che ancor oggi si ammira nel centro di Piazza S. Pietro, in Roma.

***

Sisto V, il Papa dall'animo avvezzo a tentare cose magnifiche, volle riprendere il progetto già più volte ventilato dai suoi predecessori Nicolò V, Giulio II e Paolo III, i quali tutti avevano ambìto di far trasportare ed erigere nel mezzo della Piazza di S. Pietro l'unico obelisco rimasto intatto tra tutti quelli che una volta adornavano Roma.

L'ANIMA O BLOCCO CILINDRICO IN CALCESTRUZZO DEL BASAMENTO COSTRUITO ALLA FARNESINA E DESTINATO A SOPPORTARE L'ENORME PESO DEL MONOLITO DI MARMO.

Questo obelisco si chiamava « La Guglia ». La sua storia è fortunosa; fu fatto inalzare, pare, ad Héliopolis per ordine del Re Noncoreo, e sorse privo degli intagli geroglifici che adornano i suoi confratelli più antichi perchè il Re, che menava una vita religiosa e pia, riteneva essere superflui i medesimi intagli che celebravano le cerimonie sacre, mentre queste, sotto il suo regno, erano già corrotte e adulterate dai vizî dei monarchi che lo avevano preceduto, e persino da quelli dei sacerdoti egizi. Tolto dalla sua primitiva sede per ordine di Caligola, venne trasportato a Roma e posto ad una delle estremità della spina del Gran Circo che l'Imperatore aveva fatto costruire.

Dall'alto dei suoi 26 metri assistette alla distruzione degli altri obelischi, operata dai Goti nella loro terza invasione di Roma ed ebbe la ventura di rimanere eretto, immune da offese.

Sisto V dunque, una volta deciso a tentare l'impresa, destinò una dotta e numerosa Congregazione di primari Intendenti, ad esaminare gli otto modelli presentati dai molti ingegneri e matematici interessati a studiare la risoluzione del problema.

Giudicato come più degno e praticamente meglio realizzabile quello del Cavaliere Domenico Fontana, a lui venne affidata la totale cura del trasporto e dell'erezione dell'obelisco.

Il Fontana si mise senza indugio all'opera, munito dei pieni poteri, conferitigli da un Privilegio per lo Stato Ecclesiastico: ordinò a Foligno il filato col quale fece in Roma costruire 55 grossissimi canapi; commise a molti fabbri romani la costruzione di staffe, grosse pulegge, lunghe chiavarde, perni, accette, mazze, pali di ferro e martelli: a Ronciglione e a Subiaco provvide grosse verghe di ferro per costituire l'armatura esterna della guglia; inviò presso Nettuno, a Campomorto, tenuta dei Reverendissimi Canonici di S. Pietro, molti uomini a tagliare grossissime querce e a ricavarne i travi che furono poi spediti a Roma su enormi carri a due ruote tirati ognuno da sette paia di bufali.

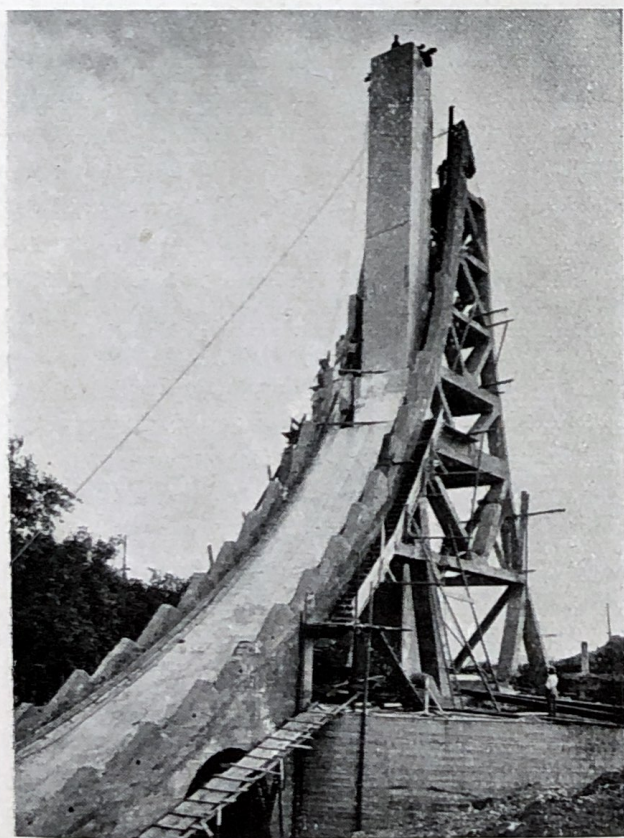
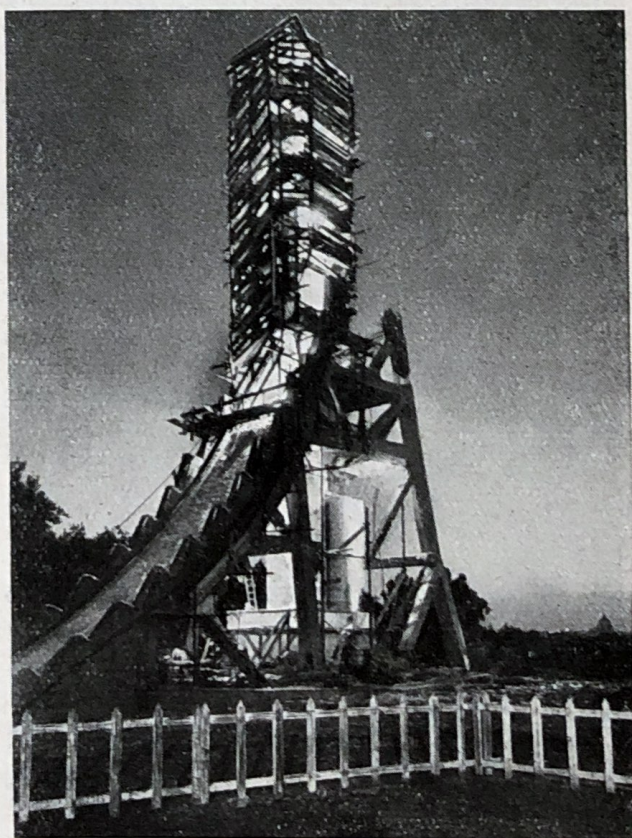
Approntato tutto questo copioso materiale ed apprestate le fondamenta nella nuova posizione in cui doveva sorgere la guglia, fu dato inizio alla prima manovra, quella cioè

IL MONOLITO MUSSOLINI HA RAGGIUNTO LA BASE DELLA RAMPA IN CEMENTO ARMATO LUNGO LA QUALE VERRÀ POI FATTO GRADUALMENTE SALIRE SOTTO LA SPINTA DI POTENTI MARTINETTI IDRAULICI. - LUNGO LA RAMPA MEDESIMA STA GIÀ RIMONTANDO UN GROSSO BLOCCO PER IL BASAMENTO.

di coricare in terra l' obelisco. Innalzò per questo un grande castello di legno al quale furono assicurate le pulegge di rinvio dei grossi canapi: armò l'obelisco con una cintura metallica perchè la pietra, sottoposta al movimento di rotazione, non avesse a flettersi ed

IL MONOLITO MUSSOLINI STA RISALENDO LA RAMPA.

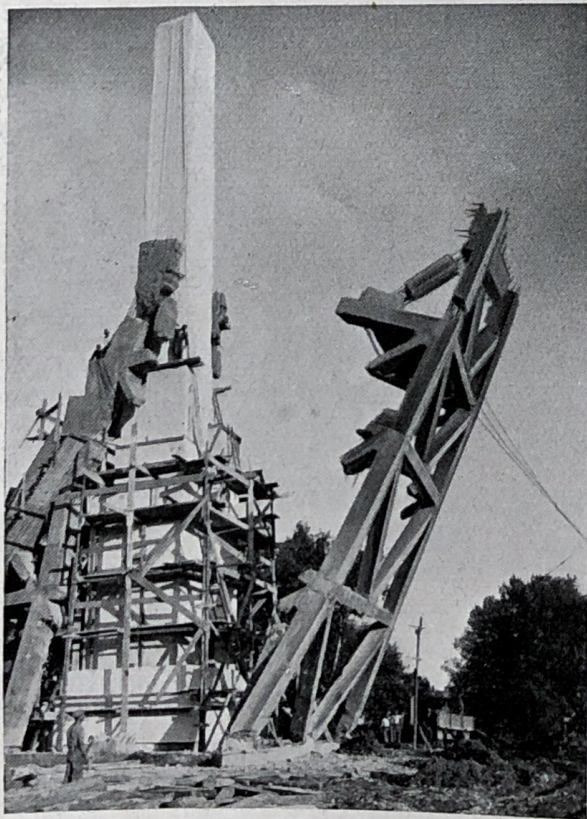
IL MONOLITO GIUNTO QUASI AL CULMINE DELLA SUA SALITA.

a rompersi, a tale armatura assicurò le altre pulegge per le manovre; indi, calcolato lo sforzo necessario per sollevare prima e coricare poi in terra l'obelisco, stabilì che occor-

IL MONOLITO GIÀ RADDRIZZATO SUL BASAMENTO E LIBERATO DALLA IMBRACATURA D'ACCIAIO.

IL LAVORO DI FINITURA E DI LUCIDATURA NON HA SUBITO INTERRUZIONI NEPPURE NELLE ORE NOTTURNE.

revano 40 argani per il sollevamento di circa 800 mila libbre, e due grosse leve puntate sotto la base e manovrabili con altri argani, per sollevare il rimanente peso dell'obelisco imbragato, di 1.043.537 libbre.

Narra il Cavaliere Carlo Fontana, nipote dell'Architetto, che « dopo aver implorata con Sacrifizi Sua Divina Maestà, e le Divozioni fatte dalli operari dentro il Tempio avanti l'alba, quasi nello spuntar del Sole, furono collocati ne' luoghi destinati; e cominciò il Capo Direttore, che in eminenza risiedeva, a fare suonare le trombe, che era il segno del movimento delle macchine ».

« Il tutto fu bene eseguito da' Capi subordinati, che dirigevano gli operari 900 con 40 argani e 75 cavalli. Seguìto che fu il bisogno, si suonò la Campana, che era il segno di fermarsi, in modo che fu sbarbicato e sollevato l' obelisco felicemente, benchè fosse molto fermamente internato col piedestallo, e con pochi giri (di argani) si alzò per aria in libertà delle macchine e dominio dell'Artefice, il dì 28 aprile 1585. Che nel ricevere il gravame in quel principio, seguì gran strepito e parve che tremasse la terra.

« Ciò avveniva alle ore 20 dello stesso giorno, e tale fu il giubilo del popolo, che, « co
sparo dei mortaretti nelle Piazze di tutte
Artiglierie della Fortezza di Castel S. Ang
lo, unito al suono delle trombe e campa
rimbombò tutta la città e gli operai med
simi prenderono l'Architetto e lo portaro
fino al Palazzo Pontificio per Trionfo d
l'Opera ».

IL MONOLITO VIENE LIBERATO ANCHE DAL CASTELLO DELLA RAMPA DI CEMENTO ARMATO. UN SETTORE DI QUESTO STA APPUNTO SUBENDO L'ABBATTIMENTO.

Pure il più difficile non era ancora fatt
il giorno dopo, mosso l'obelisco, questo v
niva pian piano inclinato verso terra finc
giunse ad adagiarsi sopra una zattera di l
gno su rulli (strascino) preventivamente ap
prestata per facilitare la traslazione dell'ob
lisco, e questo venne portato ad una cer
distanza per permettere la demolizione d
grande castello di legno.

Si trattava ora di far compiere all'obeli
sco un viaggio per la lunghezza di 155 can
ne su terreno in declivio che discendeva d
40 palmi.

Il Fontana fece costruire, per tale mov
mento, un rilevato in terra, contrastato su
le sponde e sui fianchi con una robusta ar
matura di legno e grossi puntelli sufficien
a reggere il peso dell'obelisco: e così la Gu
glia, adagiata sullo strascino e scorrendo s
rulli di legno, giunse felicemente al punto n
quale doveva essere nuovamente inalzata: l
sua posizione era allora esattamente di tr
palmi più alta del piedistallo che intanto e
stato preparato nella nuova posizione. Fu al
largato, intorno al piedistallo, l' argine d
terra, in modo da formare una piazza pens
le e su di questa fu drizzato il nuovo castello

Il 10 settembre 1586, e cioè quasi 17 me
si dopo le prime manovre, « fatta di nuov
l'esperienza del moto degli argani » narra
Carlo Fontana « e trovatone il regolamento
per evitare la confusione che poteva nascere
per il numeroso popolo che concorse, fu prov
veduto con steccati attorno, con Guardie e
altro. Onde fu implorata, prima dell'opera
zione, Sua Divina Maestà con sacrifizi e ora
zione per il felice fine; e fatte le divozioni da
tutti gli operari dentro la Basilica Vaticana
uscirono due ore avanti giorno e entrarono
nello steccato, ciascheduno al suo lavoro e
Uffizio. Si diede con ogni attenzione princi
pio all'Impresa: prima di ciò, tutti inginoc
chiatisi, e implorata di nuovo l'assistenza di
Dio, cominciò l' Architetto, che eminente
mente risiedeva, come principale Direttore
a fare suonare la tromba. Onde tutti con

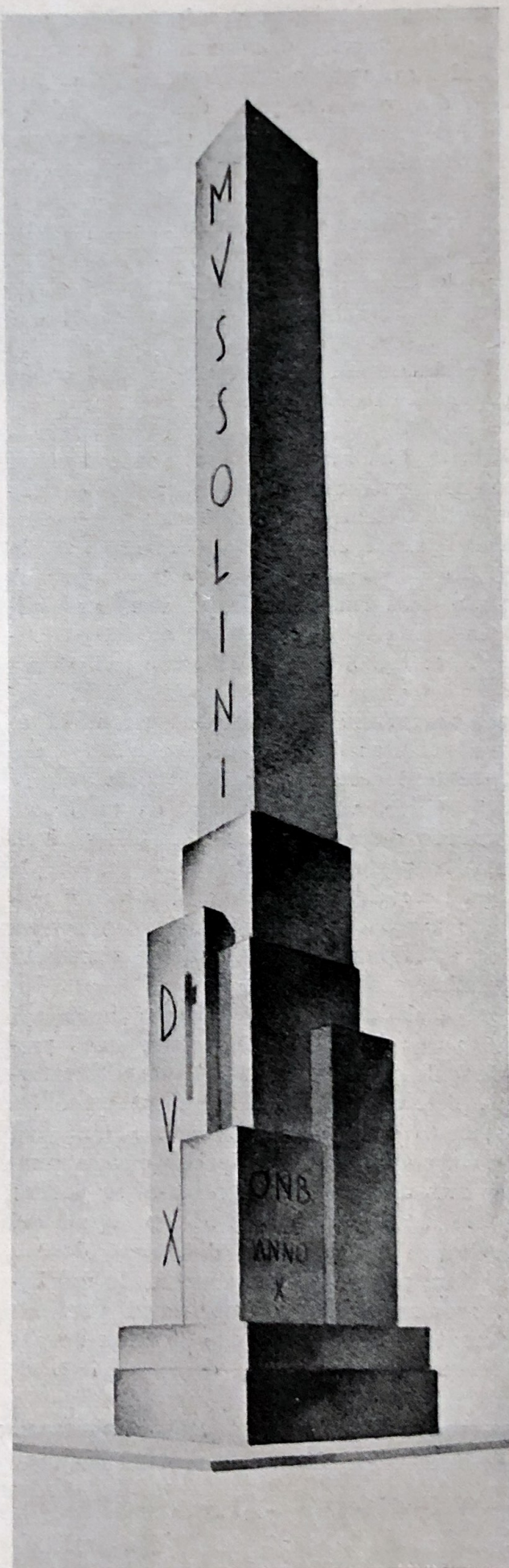
unita applicazione cominciarono a dare moto a 140 cavalli e argani 44 con 800 uomini di lavoro. Tutti erano attenti in modo tale, che con grande ordine seguì l'unione delle forze delle macchine e dalla Strada si vide erigersi in piedi con tanta prestezza l'obelisco, che rese stupore e meraviglie agli astanti, in vederne con tanta agilità l'erezione. Si che piombò a perpendicolo nel destinato luogo alle 23 ore di detto giorno; dove per allegrezza del fine di così stupenda Impresa, furono fatte allegrezze infinite, con lo sparo dei mortaretti e applausi universali. Ebbe anche l'Artefice encomii e ricchi regali fatti e dati dalla magnificenza di quel grande Pontefice ».

Il 27 settembre 1586, spogliato di tutte le armature, l'obelisco veniva con solenne processione consacrato alla Santissima Croce.

⁂

Anche S. E. Renato Ricci, per affrontare l'ultima e la più spinosa tappa per il coronamento dell'opera, a somiglianza di quanto aveva fatto Papa Sisto V, indisse un concorso fra le Imprese di Costruzioni per la ricerca del progetto che, accoppiando le migliori condizioni economiche alle più efficaci e sicure garanzie di sollecitudine e di riuscita, desse l'affidamento che i pronipoti dell'Arch. Fontana non avessero a sfigurare di fronte al loro predecessore nella riuscita dell'opera.

Nei progetti presentati in tale gara vi furono proposte per tutti i gusti; dalla creazione di grandi castelli in legno, a simiglianza di quanto il Fontana aveva effettuato, o di una rampa di sabbia, ad imitazione del sistema usato dagli Egizi, alla costruzione di una gigantesca grue che con manovra elettrica avrebbe afferrato e posto in opera il monolito; ma nessuno di questi progetti era applicabile o perchè importava un onere finanziario eccessivo, o perchè non dava affidamenti esaurienti agli interrogativi di una accurata disamina tecnica.

Finalmente il 6 maggio 1932 S. E. l'On. Renato Ricci faceva la regolare consegna del monolito all'Impresa Costruttrice Quaglino e Ciocchetti di Torino perchè entro il 28 ottobre dello stesso anno consegnassero il monolito eretto su grandioso basamento secondo il progetto architettonico redatto dall'arch. Costantini.

IL MONOLITO MUSSOLINI, ULTIMATO IN OGNI SUA PARTE (ARCHITETTO COSTANTINI).

Occorre qui chiarire, per dare un'idea esatta della difficoltà dell'opera, che il monolito, alto m. 17,10 e pesante oltre 300 tonnellate, doveva essere preso dall'argine del Tevere, ove era stato deposto, e innalzato sopra un basamento alto m. 19,50 dal piano stradale.

L'ing. Oreste Girardi, autore del progetto d'inalzamento presentato dall'Impresa Quaglino e Ciocchetti, ha brillantemente risolto tutte le difficoltà che si presentavano per la realizzazione dell'opera.

Per assicurare la resistenza alla rottura del grande blocco di marmo durante i complessi movimenti cui doveva essere assoggettato durante l'inalzamento, esso venne fasciato con una potente armatura metallica costruita dalle Officine Bosco di Terni; per rendere facili le strade che il gigante di marmo avrebbe dovuto percorrere sino a raggiungere il punto della sua erezione, fu stesa una speciale strada ferrata costituita da traverse robuste di legno, rotaie di ferro e rulli di acciaio sui quali il monolito venne fatto scorrere con argani a mano alla velocità di 10 metri all'ora: l'anima del basamento, che avrebbe dovuto sopportare il peso enorme dell'obelisco, venne costituita da un blocco cilindrico di calcestruzzo: ed infine, fu inalzata la parte più essenziale e geniale, la grande rampa in cemento armato che il monolito avrebbe dovuto gradualmente percorrere sotto la spinta di potenti martinetti idraulici.

La genialità della risoluzione è insita appunto in tale rampa; che, non essendo praticamente possibile evitare una sia pur leggera deformazione e flessione del monolito, il tecnico concepì di ridurre al minimo costruendo un'armatura tale che offrisse sempre due appoggi contemporanei al solido; inoltre, tenuta presente la natura diversa dei movimenti che il blocco di marmo doveva compiere per raggiungere, eretto, la sua base, movimenti cioè di traslazioni verticali, orizzontali e di rotazione, ne derivò un andamento della rampa che costituiva le risultanze di tutti questi movimenti: così nacque la grande rampa in cemento armato, con profilato a quarto di cerchio formato da una successione di gradoni lunghi m. 1,20 occorrenti per il successivo spostamento della coppia di potenti martinetti idraulici ai quali veniva affidata l'opera di spinta e di sollevamento del monolito.

Così la base di marmo prima e il monolito successivamente, iniziarono la loro ascesa lungo la grande gabbia di cemento armato: di fronte agli 800 operai, ai 44 argani e ai 140 cavalli impiegati dal Fontana, per questo sollevamento occorsero, oltre alle due coppie di martinetti idraulici, della potenza di 200 tonn., una pompa con motore da 10 HP e 6 operai.

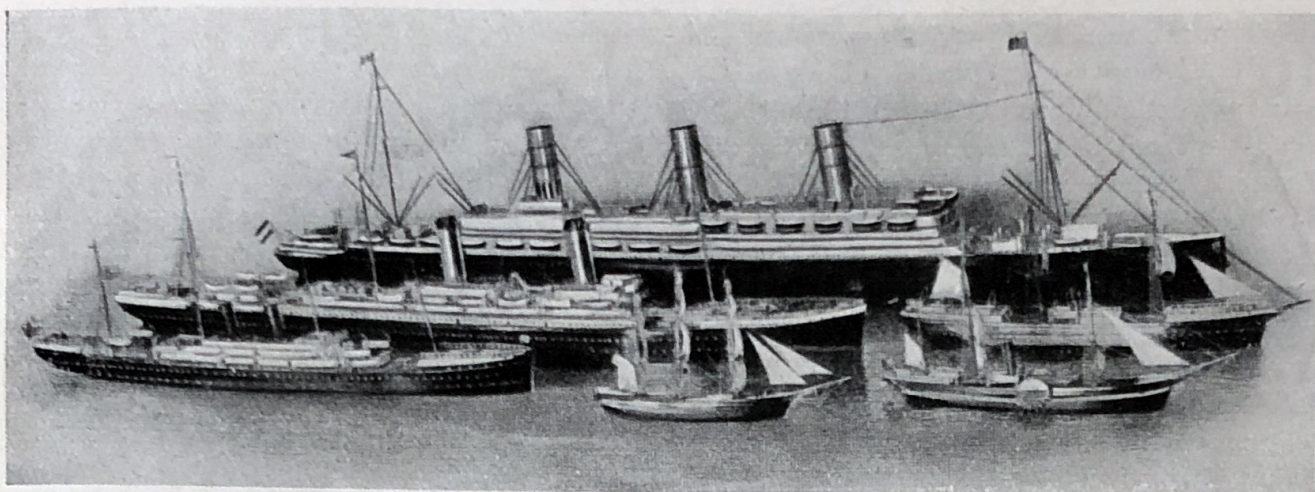
In 15 giorni il monolito percorreva l'ascesa completa, raggiungeva la posizione verticale, essendo la base del monolito 40 cm. più alta del piedistallo sottostante.

Si trattava allora di calare l'obelisco; per questa operazione, seguendo in ciò la pratica usata dagli Egizi, venivano impiegate delle cassette a corpo cilindrico ripiene di sabbia, dalle quali venne fatta gradatamente uscire la sabbia, sino al completo combaciamento tra monolito e base, salvo uno spazio di 5 cm. che occorse per l'appoggio del monolito su quattro tacchi di bronzo di 60 per 60.

Con opera febbrile, prolungata anche nella notte, il monolito veniva pulito, si incideva il nome del Duce nel marmo, si sistemavano i blocchi formanti il basamento, si procedeva alla demolizione delle rampe di cemento armato ed il 28 Ottobre 1932 (XI) il monolito maestoso ed imponente veniva inaugurato dal Duce.

Scudi 36.975 costò complessivamente la manovra d'inalzamento dell'obelisco di San Pietro: 930.000 lire quella relativa al monolito Mussolini, compresa la polizza d'assicurazione del monolito stesso per due milioni di lire.

Ing. MARIO GOBBI BELCREDI.

(Fotografie della Ditta Alberto Cartoni, Roma)

L'EVOLUZIONE DEL TRANSATLANTICO - AL PRIMO PIANO, AL CENTRO, UN BATTELLO DEL TIPO « CLIPPER »; A DESTRA IL VAPORE A RUOTE « SAVANNAH »; A SINISTRA L'« ARIZONA » DELLA COMPAGNIA GUION (1880). IN SECONDO PIANO, A DESTRA IL « BORUSSIA » (HAMBURG-AMERICAN LINE (1850); A SINISTRA L'« OCEANIC » DELLA WHITE STAR LINE. IN ULTIMO PIANO, IL « LEVIATHAN » (PIÙ TARDI IL « VATERLAND ») IL PIÙ GRANDE DI TUTTI I BATTELLI DA FLOTTA (54.000 TONNELLATE, 950 PIEDI DI LUNGHEZZA).

Transatlantici velocissimi del passato

(1850-1900)

Il nuovo primato dell'Italia sul mare, la conquista del Nastro Azzurro *da parte del transatlantico* Rex *— il quale ha compiuto la traversata da Gibilterra a Nuova York in 4 giorni, 13 ore e 50 minuti mantenendo una velocità media di miglia 28.92 all'ora (massima 29,61) e strappando così il* record *precedentemente detenuto dal transatlantico tedesco* Bremen *(miglia orarie 28,51) — rende interessante la rievocazione degli sforzi fatti nel passato dalle varie Marine mercantili per aggiudicarsi il famoso* blue ribbon, *tanto ambito e tanto difficile da conquistare.*

Il desiderio delle grandi velocità ha sempre ed in ogni luogo spinto la mente dei costruttori a perfezionare sempre più gli scafi e le macchine. Le attuali elevate velocità dei transatlantici tedeschi *Bremen* ed *Europa* di 47.000 tonnellate, dell'inglese *Empress of Britain* di 42.000 tonnellate e dei nostri *Rex* e *Conte di Savoia* di 50.000 tonnellate e 26-30 miglia orarie, sono state precedute, in un'epoca lontana da noi, da nobili gare e da titanici sforzi per raggiungere velocità che ancor oggi sono stimate elevatissime e per dare alla propria bandiera l'ambito premio del *Nastro Azzurro* dell' Oceano. In quell' epoca lontana, nella quale era soddisfacente la normale velocità di dieci, undici miglia, l'Oceano fu solcato da navi bellissime e velocissime. Noi ricordiamo brevemente ai lettori alcune fra quelle che lasciarono un ricordo duraturo, pari alla fama ed alla gloria che le accompagnarono durante la loro esistenza.

In ordine cronologico è fuori dubbio che il primo posto spetta al famoso *Great Eastern*: famoso e celebrato non solo per la mole, colossale ed audacissima per quell'epoca, ma per la velocità. Questo gigante fu impostato il 1 marzo 1854, ed era pronto al varo il 3 novembre 1857, ma il varo non riuscì e la discesa in mare fu solo possibile il 31 gennaio 1858. La Compagnia armatrice, per le enormi spese sostenute, falliva ed abbandonava lo scafo immenso sul Tamigi, ove stette un anno. Fu acquistato in seguito da una nuova Società, la *Greats Ships Company*, che talmente accelerò i lavori da permettere le prove di velocità nel settembre 1859. Come ci ricorda l'ing. L. Barberis in una sua monografia su questa nave, dalla quale spigoliamo, il *Great Eastern* era lungo metri 210,92, largo 25 ed alto 18, stazzava 18.915 tonnellate lorde, ne dislocava 27.000, aveva alloggi sontuosi e comodi per 800 passeggeri di prima classe, 2000 di seconda, 1200 di terza. Aveva un apparato motore per l'elica ed un altro per le due ruote a pala, un totale di 8000 cavalli vapore, con 10 caldaie e 112 forni. Inoltre

aveva una completa attrezzatura velica.

La sua velocità alle prove fu di 15 miglia orarie; velocità straordinaria, come era straordinario e fantastico il suo tonnellaggio che lo classificò per moltissimi anni il più grande bastimento del mondo. Fra il 1860 ed il 1863 compì nove viaggi di andata ed altrettanti di ritorno dall'Europa al Nord America. Nel quarto viaggio, avendo a bordo 400 passeggeri, ebbe da violenta tempesta rotto l'asse del timone e gravi avarie alle pale delle ruote, per cui dovette ritornare a Queenstown. In un altro viaggio, già vicino a New York, strisciò su uno scoglio presso Long Island Sound e riportò dieci grandi falle nel fasciame esterno, di cui una di metri 24 × 3. Grazie al robustissimo scafo, alla divisione in compartimenti stagni ed al doppio fondo, potè tuttavia galleggiare perfettamente e sbarcare i passeggeri a New York, senza che nessuno di costoro si accorgesse del pericolo corso. Risultando finanziariamente disastroso il suo impiego, la nave fu adibita dal 1866 alla posa dei cavi sottomarini, poi rimase inutilizzata ed in disarmo per molti anni a Milford Haven. Giunto al trentesimo anno di vita, nel 1888, il *Great Eastern* fu noleggiato dai signori Lewis e C. di Liverpool, che ne fecero un'« Esposizione galleggiante » (la prima nave adibita a tale funzione, imitata in seguito) e nell'istesso tempo un luogo di divertimento per l'estate di quell'anno. Come rara ed interessante novità fu sfarzosamente illuminato da lampade elettriche ad arco.

IL « GREAT EASTERN » (1858) - LUNGHEZZA 679 PIEDI E MEZZO. POSÒ IL PRIMO CAVO TRANSATLANTICO. EBBE UN INSUCCESSO COMMERCIALE IN CONSEGUENZA DELLE SUE DIMENSIONI TROPPO GRANDI PER QUELL'EPOCA.

Era l'ultima luce del gigante e ne precedeva la fine assai prossima; infatti nel dicembre dello stesso anno fu venduto per la demolizione. Era stato disegnato dal celebre ingegnere Brunel, lo scafo era stato costruito dai cantieri Scott e Roussell di Londra, le macchine da James Watt di Birmingham. Il suo nome gli derivava dal fatto che originariamente era stato costruito per essere destinato ai viaggi dell'Estremo Oriente e doveva essere seguito da un gemello, onde assicurarne la regolarità delle traversate. Pertanto, i costruttori vollero prudentemente attendere i risultati del primo, che restò unico, e messo in linea pel Nord America, reputata finanziariamente più redditizia. Questa nave inspirò a Giulio Verne il suo notissimo romanzo « *La città galleggiante* ».

Nel 1873, la Inman Line varò il *City of Richmond,* di 4623 tonnellate (enorme per quell'epoca, nella quale era già straordinaria qualche nave di 2000 tonnellate) e la bella ed elevata velocità di 16,50 miglia orarie, mantenute regolarmente per anni. Era lungo 134 metri, largo 13 e poteva comodamente alloggiare 180 passeggeri di prima classe e 1300 emigranti.

L'anno seguente fu seguito dal bellissimo *City of Berlin*, destinato alla linea Liverpool-New York. Al momento del varo era la nave più grande del mondo, dopo il *Great Eastern,* e fu il primo transatlantico illuminato a luce elettrica. Stazzava 5500 tonnellate, aveva una macchina che sviluppava 6000 cavalli, 16,50 miglia orarie ed i suoi magnifici alloggi erano per 202 passeggeri di prima classe e 1500 emigranti. L'equipaggio era di 150 persone. Era lunga 155 metri, larga 13,40. Il suo viaggio inaugurale sulla linea Queenstown-New York fu compiuto in 8 giorni, 4 ore e 48 minuti.

Nello stesso anno 1874, la nord americana *Pacific Line* metteva in mare il *City of Pecking* di 5079 tonnellate, con alloggi comodi e sontuosi per 2000 passeggeri. In navigazione, i suoi 6000 cavalli imprimevano alla nave una velocità di 15,50 miglia. La sua elica pesava 6 tonnellate! La *White Star Line* varava il suo primo *Britannic,* seguito nel 1875 dal gemello *Germanic,* ciascuno di 5004 tonn. e 5400 cavalli, e ambidue lunghi 143 m., larghi 14. Furono i primi transatlantici a siste-

IL TRANSATLANTICO « STIRLING CASTLE » (1882), PASSATO ALLA SOCIETÀ « LA VELOCE » NEL 1887.

mare al centro gli alloggi della prima classe, riservando i locali di poppa alla seconda. Il *Germanic* in una traversata atlantica coprì in un giorno ben 410 miglia alla media di circa 18 miglia all'ora, il *Britannic* 404 miglia alla media di poco più di 17 miglia! Erano a quattro alberi e relativa velatura. Il *Britannic* fu un vero levriere dell'Oceano, e nella sua lunga esistenza compì 271 traversate fra Liverpool e New York, trasportando nel complesso 112.711 passeggeri di prima e seconda classe e 282.655 emigranti, impiegando in ogni viaggio una media di 7 giorni e mezzo.

Alcuni anni dopo, nel 1879, i cantieri della Clyde varavano un transatlantico che doveva diventare famoso: il *Gallia*, della *Cunard Line*, di 4805 tonnellate, 4600 cavalli, che alle prove svilupparono la straordinaria velocità di 18,50 miglia orarie! Era diviso in 8 compartimenti stagni, aveva alloggi sontuosi per 484 passeggeri di prima e seconda classe. Il suo viaggio inaugurale ebbe luogo nel marzo 1879, diretto a New York.

Al *Gallia* seguì il *Servia*, altro magnifico transatlantico rimasto celebre e favorito. Fu varato il 1 marzo 1881; stazzava ben 7393 tonnellate, era lungo 161 metri, largo 16, aveva una macchina di 10.500 cavalli, 17 miglia orarie di velocità. Diviso in cinque ponti, fu per primo munito di un motore a vapore pel timone. I suoi alloggi erano di un lusso inusitato: il salone da pranzo della prima classe era lungo metri 22,5, largo 15, alto 2,5, e poteva contenere 350 persone sedute a tavola; la sala da musica misurava metri 15 per 7. Poteva ospitare 450 passeggeri delle due classi; l'equipaggio si componeva di 200 persone; l'illuminazione era elettrica. Date le sue alte qualità nautiche e l'elevata velocità, il *Servia* era inscritto come incrociatore ausiliario.

La bandiera stellata del Nord America scendeva in lotta, per l'ambito primato della velocità, con l'*Arizona*, vero modello per la bellezza delle forme esterne ed il lusso interno. Varato nel 1879, era di 5547 tonnellate lorde, lungo 137 metri, largo 14, alto 12; e, con 6500 HP di forza, toccava facilmente in navigazione le 17 miglia orarie, laddove alle prove ne sviluppava 18,50. Pel primo, ebbe a bordo un bar. Nel giugno 1879 faceva il suo primo viaggio coprendo la distanza New York-Queenstown in 7 giorni e 40 minuti, alla media di 17 miglia. La notte del 7 novembre 1879 urtava contro un enorme *iceberg*, mentre navigava in quel momento alla velocità di 14 miglia. Munita di robuste paratie stagne, la bella nave, benchè allagata, potè continuare il viaggio con i propri mezzi. Per circa vent'anni fu in servizio transatlantico, du-

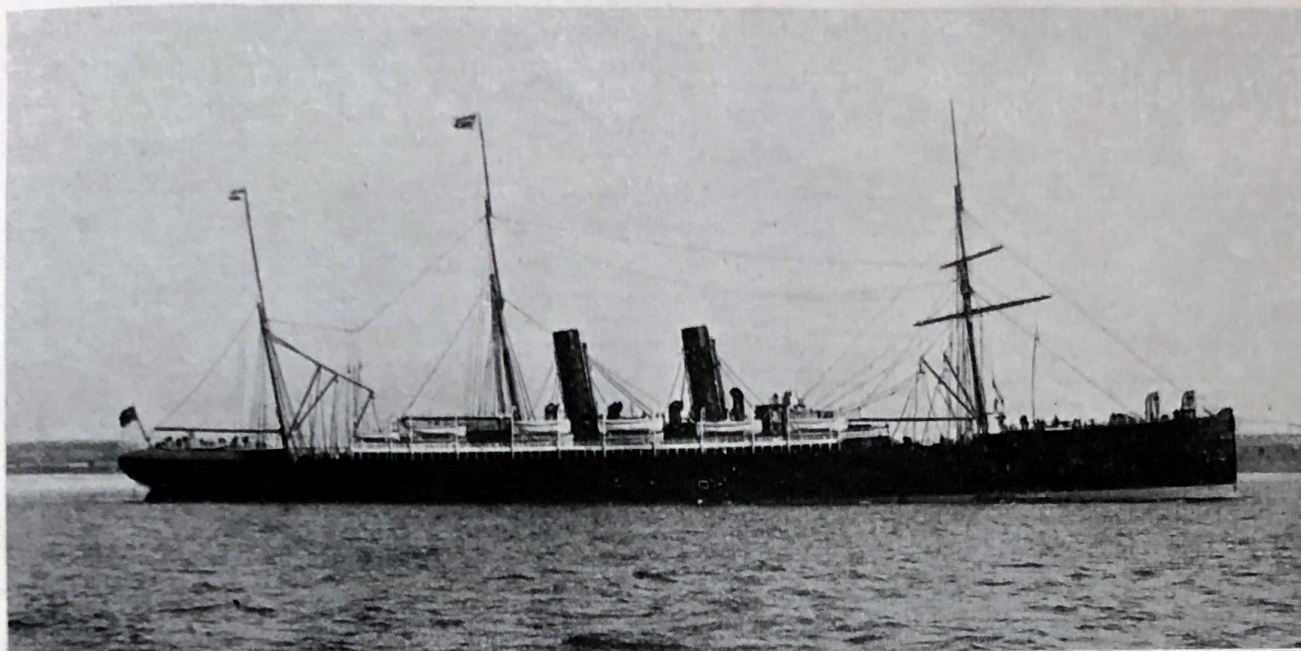
rante i quali fu qualche volta nei porti italiani. Nel 1908 fu acquistata da un gruppo di armatori di Napoli e ribattezzata *Napoletano*. Doveva essere il nucleo di una nuova Società di navigazione napoletana; ma l'impresa non riuscì, e poco dopo l'*Arizona* fu mandato a Genova per esservi demolito.

Una strana sorte ebbe un altro celebrato transatlantico, il *City of Rome*, ordinato dalla *Inman Line* con l'obbligo contrattuale di avere una velocità di almeno venti miglia. Alle prove non sorpassò le 17,50 miglia, velocità del resto sempre notevole, specie in quell'epoca. Fu rifiutato dalla ditta ordinatrice e, rimasto di proprietà del Cantiere, fu noleggiato qualche tempo dopo dall'*Anchor Line*. Bellissimo di linea, di forme, di alloggi, era stato varato a Barrow nel 1881, era lungo 181 metri, largo 16, stazzava 8433 tonnellate, aveva una macchina per 11.00 cavalli, tre ciminiere. Compiva la traversata Europa-New York in sette giorni e mezzo. Ebbe il primato della lunghezza, dopo il *Great Eastern*, ed era seguito dal *Servia*. Finiva la sua lunga esistenza venduto a demolitori olandesi nel 1902.

Del 1879 fu l'*Orient* della *Orient Navigation Company*, bel transoceanico addetto alla linea dell'Australia, con velocità di 16,50 miglia, superato nel 1882 dall'*Austral* della stessa Società, di 5588 tonnellate, 6300 cavalli, 17 miglia e mezzo orarie, e che ebbe un successo straordinario. L'*Orient* era lungo 134 metri, largo 14, alto 11; stazzava 5386 tonnellate, la sua macchina era forte di 5000 cavalli, i suoi carbonili erano capaci di 3000 tonnellate di carbone e le stive per 3600 tonnellate di merci. All'interno offriva adattamenti di grande eleganza e straordinaria comodità, per 120 passeggeri di prima classe, 130 di seconda e 590 di terza. L' equipaggio era di 150 persone. L'*Austral* era lungo 132 metri, largo 14,50, aveva tre ponti, ed i suoi quattro alberi erano attrezzati per l'uso delle vele. Poteva essere adibito come incrociatore ausiliario. Pel primo offrì la grande innovazione, seguita poi da tante altre navi, di avere le cuccette staccate dalla murata, onde far meno risentire agli ospiti gli effetti del caldo e del freddo sulle murate stesse. Aveva bei saloni da pranzo, da fumo, da musica, ecc. L'apparato motore era il più perfezionato dell'epoca; contrattualmente doveva fornire una forza di 5800 cavalli; alle prove ne sviluppò 6300.

Del 1880 fu il bel *Sahara*, di 5700 tonnellate, 10.000 cavalli, 18 miglia orarie, che attraversava l'Atlantico in 6 giorni e superava in grandezza l'*Arizona*, suo temibile competitore; e finalmente del 1883 erano due transatlantici che ebbero fama immensa, non ancora dimenticata: l'*America* e l'*Aurania*.

L'*America* fu varato il 29 dicembre 1883 ed ebbe linee e forme di grande bellezza. Era stato costruito per conto della *National Line*; il suo scafo era di acciaio, la sua costruzione talmente accurata da essere inscritto fra gli incrociatori ausiliari. Lungo 150 metri, largo 15, stazzava 6500 tonnellate ed i suoi 9000 cavalli svilupparono nel viaggio di prova — dalla Clyde a Liverpool — 18,50 miglia. Era diviso in 13 scompartimenti stagni e poteva galleggiare anche se per un terzo riempito d'acqua. Nei primi mesi del 1887 fu acquistato dalla nostra R. Marina ed adibito come trasporto, aggregato alla Squadra. Nel novembre 1891 vi imbarcavano S. M. Umberto I, la Regina Margherita ed il Principe Ereditario per una visita alla Sicilia. A ricordo di quel felice viaggio, S. M. la Regina Margherita espresse il desiderio che la bellissima e veloce nave si chiamasse *Trinacria*. Nel 1900 ebbe gli alloggi completamente trasformati per essere adibita degnamente come *yacht* reale, sostituendo il vecchio *yacht Savoia* che veniva trasformato ed attrezzato per nave officina col nuovo nome di *Vulcano*, e infine radiato nel 1925 e addetto a deposito galleggiante di munizioni. Nella funzione di *yacht* reale il *Trinacria* rimase fino allo scoppio della guerra europea, durante la quale, ormeggiato a Taranto, servì da nave alloggio per gli ufficiali della R. Marina. Dopo la guerra compì alcune traversate per Costantinopoli; nel giugno 1921 fu ceduto per essere adibito a Fiera navigante; infine nel 1923 veniva demolito, perchè sostituito dall'attuale *yacht* reale *Savoia* di 4500 tonn., 12.000 cavalli, 19 miglia orarie, varato a Palermo nel 1923.

L'*Aurania* della *Cunard Line* fu un superbo transatlantico; e nella sua lunga esistenza ebbe varie peripezie. Costruito sotto la sorveglianza dell'Ammiragliato inglese per essere inscritto fra gli incrociatori ausiliarii, l'*Aurania* dislocava 13.360 tonnellate, era lungo 143 metri, largo 18 ed era fornito di velatura. Per il lusso degli alloggi rimase insuperato per molti anni. Il suo apparato motore, di

IL TRANSATLANTICO « AURANIA » (1883), DELLA « CUNARD LINE ».

10.000 cavalli, sviluppava 18 miglia orarie. Il suo viaggio inaugurale ebbe luogo nel giugno 1883 diretto a New York; ma al ritorno, appena al largo di Long Island (NY), la nave ebbe gravi avarie in macchina e dovette essere rimorchiata a New York. Solamente nell'aprile 1884 poteva riprendere il mare e compire la traversata oceanica in 7 giorni, 4 ore, 30 minuti. Nel 1892 copriva una traversata atlantica in 6 giorni, 19 ore, 43 minuti, rimasta memorabile. Nel 1894 la sua fama veniva offuscata dall' altissima velocità dei famosi *Campania* e *Lucania*. Quando durante la guerra dei Boeri fu trasformato in trasporto per truppe, poteva vantare di avere al suo attivo ben 150 traversate atlantiche! Nel 1903 subì alcune modifiche; ma già declinava, perchè sorgevano altri colossi.

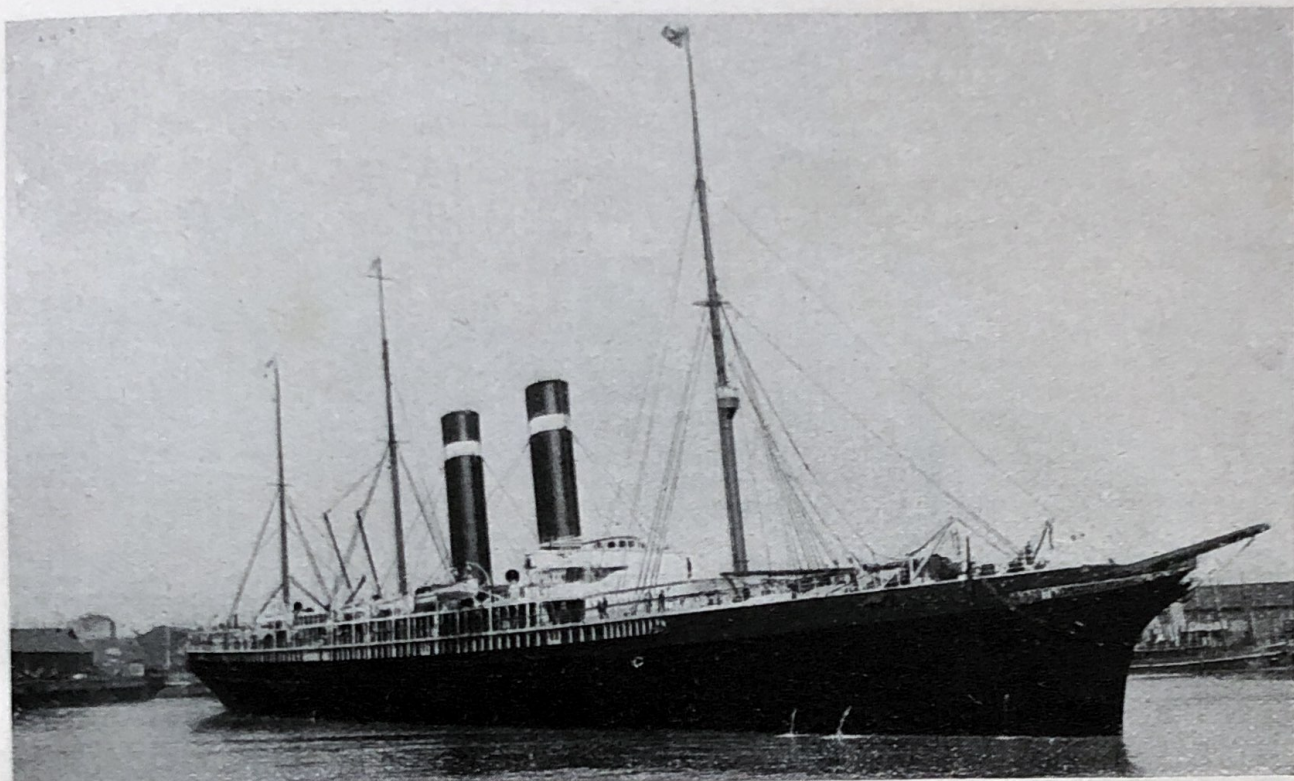
Noi Italiani ricordiamo con orgoglio il nostro celebrato e notissimo *Nord America,* della Società *La Veloce,* varato — col nome di *Stirling Castle* — nel 1882 dai cantieri Elder. Stazzava lorde 4500 tonnellate, aveva una macchina di 8508 cavalli ed alle prove di velocità, eseguite il 17 marzo 1883, sviluppò 18,18 miglia, invece delle 17 contrattuali. Era lungo 133 metri, largo 15, alto 11. Costruito in origine come nave da carico pel commercio del the, fu senza dubbio la nave oneraria più veloce del mondo. Poteva navigare 24 giorni consecutivi senza carbonare.

Nel 1887 fu acquistato dalla nascente Società italiana *La Veloce,* che lo ribattezzava *Nord America* ed opportunamente lo modificava affinchè potesse ospitare, in alloggi assai belli, passeggeri delle tre classi. Adibito alla linea delle due Americhe — che tenne per quasi un ventennio, durante il quale subì radicali trasformazioni — battè il *record* della traversata Sud America-Genova, compiendola in 16 giorni. Nel 1908, colpito dai limiti imposti dalle nostre leggi alle navi transatlantiche, fu trasformato in nave da carico. Il 6 dicembre 1910, mentre imperversava un violento fortunale, investiva sulla costa marocchina. In seguito, lo scafo del *Nord America* fu recuperato e rimorchiato a Genova, ove finiva demolito nel 1913. In un solo anno (1888) aveva trasportato da e per le Americhe 10.795 passeggeri e 7000 tonnellate di merci. Edmondo De Amicis nel suo notissimo *Sull'Oceano* (1889) descrive appunto il *Nord America* sotto il nome di *Galileo*.

I primi a solcare l'Atlantico alla velocità di 19 miglia furono l'*Umbria* e l'*Etruria,* gemelli della *Cunard,* varati rispettivamente nel 1884 e 1885, bellissimi di forme esterne, di alloggi e ricchi di comodità. Tennero per quattro anni l'ambitissimo primato del « Blue Ribbon ». Lunghi 152 metri, stazzavano 8120 tonnellate, avevano 14.000 cavalli di forza e la loro velocità alle prove fu di 20 miglia. Nel 1889 il nord americano *City of Paris* li privò della gloria di levrieri del mare. Nel 1909 furono venduti per la demolizione.

Poche navi poterono competere col *City of*

Paris per la bellezza della linea, la ricchezza e lo sfarzo degli alloggi, l'elevatissima velocità. Questo stupendo transatlantico fu varato a Glasgow nel 1889 per conto della *American Line*. Era di 10.500 tonnellate di stazza lorda, fu il primo ad avere due macchine e due eliche, e i suoi 18.350 cavalli gli imprimevano una velocità di 21 miglia orarie! Era lungo 170 metri, largo 19, aveva la prua slanciata con polena. All'interno, il lusso degli alloggi fu straordinario: il suo salone da pranzo della prima classe era lungo 18 metri, largo 12 ed aveva una grande cupola vetrata alta 6 metri ed emergente sovra la coperta. In tale salone, fastosamente decorato secondo lo stile dell'epoca, potevano sedere a tavola comodamente 350 passeggeri. Possedeva una ricca biblioteca con annessa sala, un salone da studio e lettura, un fumatoio lungo 14 metri e largo 8, capace di 130 persone. Nè meno comodi e lussuosi erano gli alloggi della seconda classe situata a poppa. I passeggeri di detta classe disponevano di 96 cabine con 390 letti, di un bel salone da pranzo lungo 8 metri e largo 12, contenente 150 posti a tavola, di un fumatoio, di sale per la musica, ecc. Sfarzosamente illuminato a luce elettrica, fu pel primo fornito di un riflettore. La prima traversata oceanica da Queenstown a Sandy Hook (NY) fu fatta in 5 giorni, 23 ore, 7 minuti; nella seconda traversata la nave migliorava questo *record* coprendo la stessa distanza in 5 giorni, 19 ore, 18 minuti. Nel 1899 andò a investire sulle rocce di Manacles presso le coste inglesi. Fu considerato perduto. Dopo un anno di faticoso lavoro fu rimesso a galla e affidato al cantiere per un radicale lavoro di riparazione. Ebbe rifatta gran parte della carena, nonchè una delle due macchine che era andata in frantumi. Uscì dal cantiere completamente trasformato col nuovo nome di *Philadelphia;* non aveva più tre ciminiere, ma due più grandi e più alte; le sue due macchine sviluppavano ora ben 21.000 cavalli. Tanto gloriosa era stata la sua esistenza, tanto drammatica ed ignominiosa fu la sua fine. Nel 1920 veniva acquistato da una *New York and Naples Company* pel trasporto di passeggeri di sola cabina fra l'Italia e New York. Detta Compagnia, per pessima amministrazione, si trovò in tali condizioni da non poter pagare nè l'equipaggio, nè i suoi fornitori. Nella notte dal 23 al 24 agosto 1922, mentre era ormeggiato a Napoli al molo San Vincenzo, l'equipaggio, un'accozzaglia di rifiuti di tutti i porti del mondo, non avendo ottenuto la paga spettantegli, tentò incendiare la nave appiccando il fuoco nelle stive prodiere, distruggendo le merci e danneggiando gravemente gli alloggi degli ufficiali, la sala nautica e l'alloggio del comandante. Fu dato l'allarme dalla *R. N. Duilio,* che era ormeggiata vicino al *Philadelphia,* ed i tempestivi soccorsi dei marinai di detta nave da guerra e della *R. N. Giulio Cesare* riuscirono a domare l'incendio ed a limitarne i danni. Il transatlantico fu occupato militarmente; ciò non impedì all'equipaggio di abbandonarsi a veri atti di pirateria, saccheggiando la nave, impegnando una vera battaglia contro le forze militari italiane e contro gli stessi ufficiali della nave, che si difesero con le armi in pugno, e tentando infine di affondare il bastimento!! Questo tentativo riuscì solo in parte, perchè il *Philadelphia,* già sbandato a dritta, fu subito rimorchiato sulla spiaggia dei Granili ed ivi fatto arenare. Riattato, stette in disarmo e sequestrato nel porto di Napoli fino all'aprile del 1923, anno in cui fu rimorchiato a Genova e demolito.

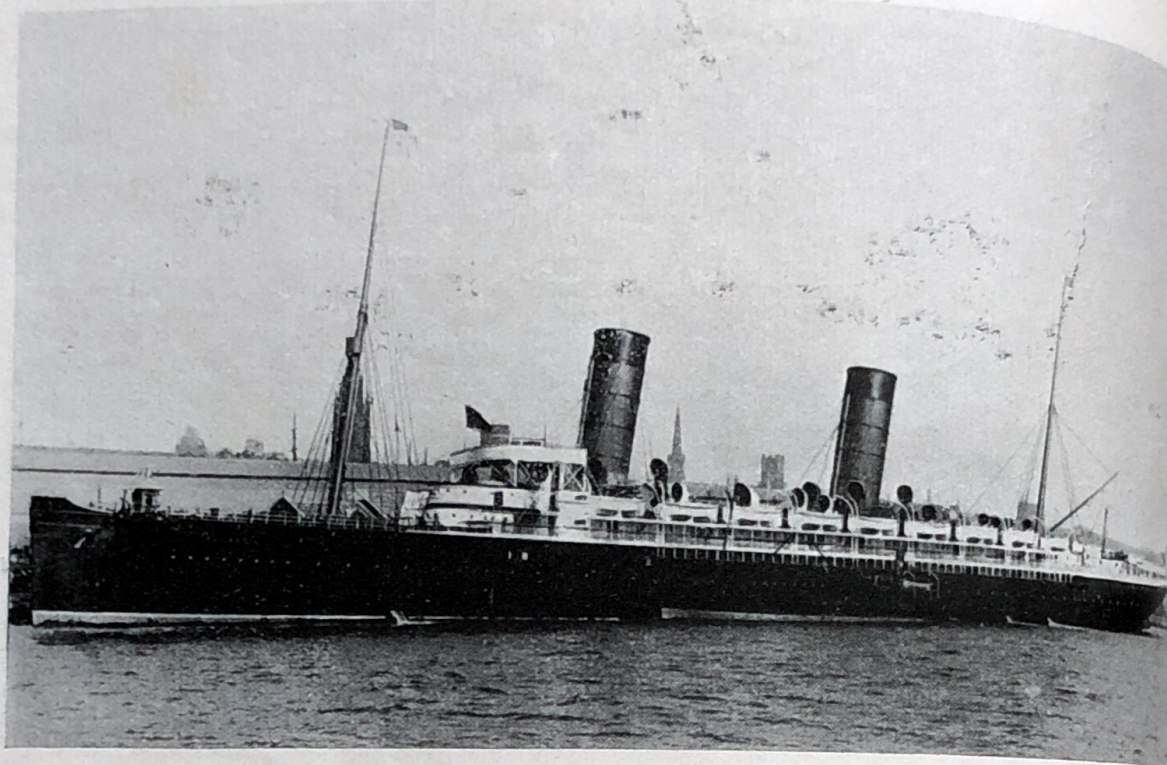
Il periodo 1882-1888 fu ricco di belle e veloci navi: ricordiamo i due famosi e bellissimi gemelli *Werra* e *Fulda,* del *Norddeutscher Lloyd* di Brema, (17 miglia orarie), varati nel 1882, stazzanti 5000 tonnellate, lunghi 131 metri, larghi 14, che nel 1891 iniziavano le traversate celeri da Genova per New York. Il *Fulda* partiva da Genova l'11 novembre 1891, giungeva a New York il 22, impiegando nella traversata 10 giorni e 20 ore. Il *Werra* finiva demolito a Genova verso il 1905. Simile a questi due velocissimi transatlantici fu l'*Eider,* della stessa Società, di 5500 tonnellate e 16 miglia orarie, varato nel 1883, che si perdeva per naufragio il 31 gennaio 1892 sugli scogli dell'isola Wight a causa della nebbia fittissima mentre equipaggio, viaggiatori (300 persone) e carico venivano salvati in condizioni particolarmente difficili. Anche notissimi, specialmente nei porti italiani, furono i due gemelli *Ems* ed *Aller,* del *Norddeutscher Lloyd,* varati rispettivamente nel 1884 e 1886, stazzanti 5250 tonnellate, con una macchina di 7227 cavalli, atta a dare loro la straordinaria velocità di 18 miglia e mezzo orarie; belli di forme, di linea e per gli alloggi, che erano sontuosi

IL TRANSATLANTICO « PHILADELPHIA » (1889), DALLA VITA FORTUNOSISSIMA.

e per 170 passeggeri di prima classe, 180 di seconda e 1200 emigranti. Anche famoso per le sue rapide traversate fu il *Lahn* della citata Compagnia tedesca, varato nel 1888, di 5681 tonnellate, 9310 cavalli, 19 miglia alle prove. Il 30 marzo 1889 giungeva a Southampton proveniente da New York, da dove era partito il 23, coprendo 3100 miglia in 7 giorni, 1 ora e 30 minuti alla velocità media di miglia 18 e un quarto.

Di questa epoca è il nostro magnifico *Regina Margherita*, che fu varato nel 1884 per conto della ditta R. Piaggio e Figli di Genova. Era lungo 116 metri, largo 13, stazzava 3577 tonnellate, ne dislocava 5600, era di forme elegantissime ed aveva alloggi sontuosi. Passava ben presto alla nascente *N. G. I.* e lungamente fu adibito alla linea del Sud America. Nel 1886 ebbe rifatto l'apparato motore (prima inglese), da Ansaldo di Sampierdarena e nelle prove di velocità si ottennero 5700 cavalli e 17 miglia orarie. Nel 1904 fu radiato dal servizio transatlantico ed adibito alla linea Palermo-Napoli. Per cause non accertate, il 12 febbraio 1913, affondava nel porto di Genova, ed abbattendosi sul fianco investiva il *Sannio* della Società *Italia*. Non vi furono vittime umane. Veniva di poi recuperato e demolito.

La bandiera francese entrò nella nobilissima gara delle velocità elevate con il *La Touraine*, varato nel 1891, che dislocava 11.625 tonnellate, era lungo 158 metri, largo 17. I suoi 11.500 cavalli gli imprimevano la bella velocità di 19 miglia e mezzo. Aveva tre alberi con rande; i suoi alloggi erano eleganti e sfarzosi. Anche l'*Australien* delle *Messageries Maritimes* fu velocissimo, ebbe una macchina a triplice espansione di 7000 cavalli atta a dare una velocità di 18 miglia all'ora. Era stato varato nel 1890, e stazzava 8453 tonnellate. Suoi gemelli erano il *Polynesien*, il *Tasmanien*, il *Malaisien*, tutti inscritti come incrociatori ausiliari.

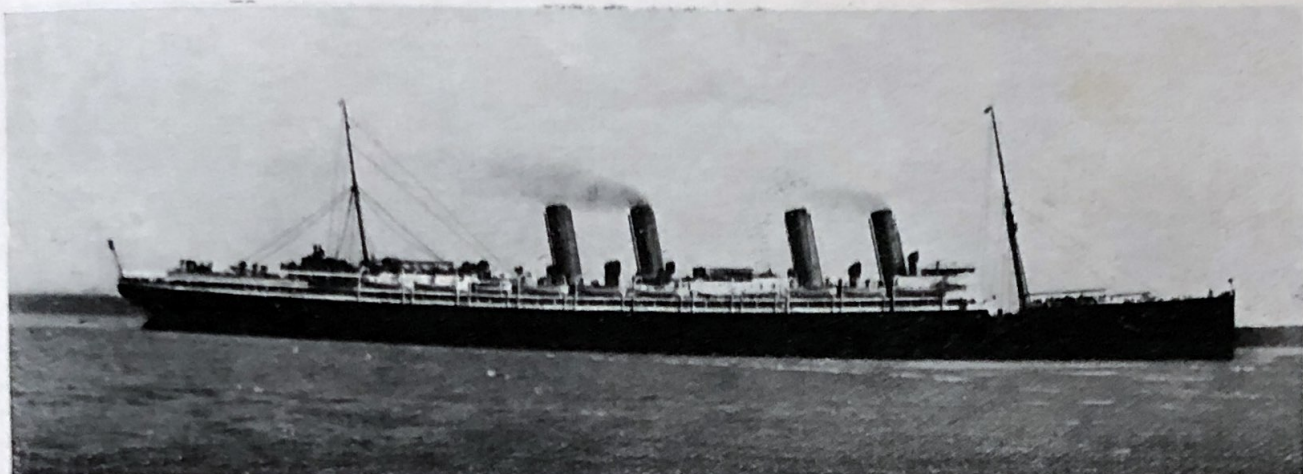
Entrato in linea nel 1890, varato nel 1889, il *Teutonic*, della *White Star Line*, ebbe alle prove la grande velocità di 20 miglia e mezzo orarie. Stazzava 9685 tonnellate, aveva due macchine per un totale di 17.000 cavalli, 2 eliche, era lungo 177 metri, largo 18 e nel 1891 detenne il primato della velocità, aggiudicandosi il « Blue Ribbon ».

Il 29 novembre 1891 scendeva in mare a Stettino per conto della *Hapag* d'Amburgo un transatlantico che doveva classificarsi fra i più famosi: il *Fürst Bismark*, di 12.900 tonnellate di dislocamento, 9000 di stazza, lungo 153 metri, largo 18, che alle prove sviluppò 20,70 miglia, i due motori avendo dato 16.412 cavalli. Il viaggio inaugurale eb-

IL TRANSATLANTICO « CAMPANIA » (1893), DELLA « CUNARD LINE ».

be luogo il 9 maggio 1892, mantenendo una media di ben 19 miglia e mezzo. Dopo molti anni di superbo servizio atlantico, durante i quali toccò spesso i nostri porti, ammiratissimo anche per gli alloggi di una suprema finezza — aveva due appartamenti imperiali — per la sagoma magnifica, per la velocità, fu ceduto alla Marina da guerra Austriaca che lo ribattezzò *Gäa*. Durante la grande guerra fu nave alloggio a Spalato e a Pola, ove dopo l'armistizio fu da noi trovato in pieno abbandono e disordine. Divenuto preda di guerra, fu venduto alla Società *Cosulich* che lo rimise in efficienza, e lo denominò *San Giusto*. Compì alcuni viaggi pel Nord America, ma consumando troppo combustibile, e senza ormai l'antico splendore, fu affidato nel 1923 al demolitore.

Celebri oltre ogni dire furono i due gemelli *Campania* e *Lucania*, della *Cunard Line*. Varati nel 1893, stazzavano 12.950 tonnellate, avevano ognuno due macchine per 31.050 cavalli e la straordinaria velocità, alle prove, di 23 miglia e mezzo! Bellissimi di forme e di alloggi, furono i primi piroscafi a compartimenti stagni e doppi fondi. Per molti anni detennero il primato della velocità, che fu poi tolto loro dai tedeschi *Deutschland* e *Kaiser Wilhelm der Grosse*. Verso la fine dell'agosto 1903 Guglielmo Marconi prendeva imbarco sul *Lucania*, ove aveva installato il suo primo impianto radiotelegrafico. Durante la memorabile traversata scambiò radiotelegrammi con le stazioni inglesi ed americane, riempiendo il mondo di stupore. Il *Lucania* finiva per incendio nel porto di Liverpool nel 1909, laddove il *Campania*, durante la grande guerra, fu trasformato in nave porta-aerei. Nel 1918 naufragava in seguito a fortunale presso le isole Burnt.

In quel torno di tempo, la nostra Marina s'ornava di uno stupendo transatlantico, diventato ben presto favorito e notissimo, il nostro *Savoia* — della *Veloce* — dalla linea svelta ed elegante, dagli alloggi sfarzosi, il primo transatlantico a due eliche di costruzione nazionale, varato il 27 settembre 1897 dal Cantiere della Foce, della stazza lorda di 5082 tonnellate e con due macchine di 6400 cavalli, che diedero alle prove 17,33 miglia. Al principio del 1900 in Inghilterra fu allungato di trenta metri, elevando la stazza a 5983 tonnellate. Navigò in servizio pel Sud America fino allo scoppio della guerra mondiale durante la quale fu requisito; dopo la guerra continuò a navigare come nave oneraria, compì alcuni viaggi pel Centro America, poi fu demolito nel 1923.

Per battere l'enorme velocità del *Campania* e del *Lucania*, il *Norddeutscher Lloyd* di Brema varava il 4 maggio 1897 il famoso *Kaiser Wilhelm der Grosse* di 14.349 tonnel-

IL VELOCISSIMO TRANSATLANTICO « DEUTSCHLAND » (1900).

late, 18.000 cavalli, due eliche, lungo 196 metri, largo 20, che battè tutte le navi dell'epoca raggiungendo l'elevatissima velocità di miglia 24.05. Questo rapidissimo transatlantico fu assai popolare e ammirato in tutto il mondo. Nel giugno 1900, mentre era ormeggiato a New York, riportò gravi avarie per un incendio di vaste proporzioni sviluppatosi in un capannone. Il *Kaiser Wilhelm der Grosse* nel 1906 ebbe una collisione presso Cherbourg con l'*Orenoco* della *Royal Mail Line*. Il *Kaiser Wilhelm der Grosse* ebbe squarciato il fianco destro verso prua, ma non affondò grazie ai robusti compartimenti stagni; l'*Orenoco* ebbe distrutto completamente il tagliamare e riportò gravi avarie, ma non affondò. Vi furono purtroppo molte vittime. Il *Kaiser Wilhelm der Grosse* durante la guerra europea fu trasformato in incrociatore ausiliario e finì la sua breve vita di corsaro in Atlantico presso la Baia de Rio de Oro, ove tuttora si trovano due suoi pezzi da 120.

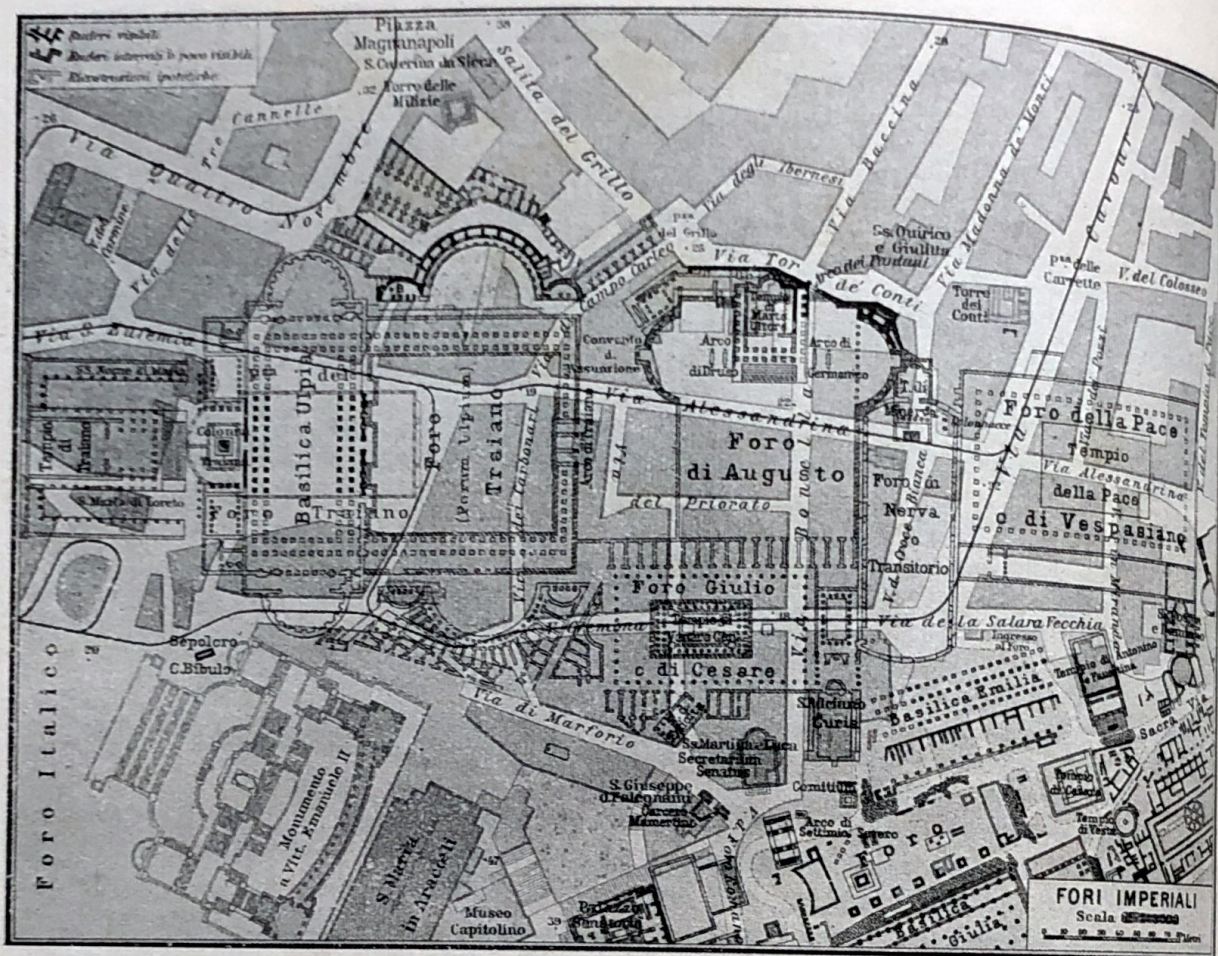
Lo stupendo e gigantesco *Oceanic* della *White Star Line* veniva varato il 14 gennaio 1899: era lungo 215 metri, largo 22, dislocava 28.500 tonnellate, ne stazzava 17.274, aveva due macchine di totali 45.000 cavalli e due eliche e l'altissima velocità di 24 miglia orarie alle prove, e di 21 in navigazione. Al momento del varo era il più grande piroscafo del mondo ed il secondo per la velocità. Poteva alloggiare sontuosamente 410 passeggeri di prima classe, 300 di seconda e 1000 emigranti; il suo equipaggio era di 394 persone.

Quale cammino fecondo verso navi sempre più belle, più grandi e più veloci!

Diciamo ancora brevemente del transatlantico francese *La Lorraine* della *Compagnie Générale Transatlantique*, varato a Saint Nazaire nel 1900, lungo 117 metri, largo 18, di 11.629 tonnellate, 22.000 cavalli, 20 miglia orarie, bellissimo di forme, e terminiamo le nostre rievocazioni con il *Deutschland*, gioiello della tecnica tedesca, varato a Stettino il 10 gennaio 1900. Lungo 208 metri, largo 21, di 23.000 tonnellate di dislocamento e 16.200 di stazza, i suoi 33.000 cavalli gli permettevano di navigare a 23 miglia e mezzo orarie. Questa stupenda nave, di una squisita eleganza di linee esterne e di alloggi poteva ospitare 467 passeggeri di prima classe, 300 di seconda, 290 di terza. L'equipaggio era di 525 persone. Per la prima volta fu in Italia il 28 gennaio 1904. Compiva la traversata da New York (Sandy Hook) a Napoli in 7 giorni, 6 ore e 44 minuti, un record non mai più raggiunto fino all'entrata in linea dei nostri supertransatlantici *Rex* e *Conte di Savoia* (1).

Mentre segniamo con viva gioia il meritato trionfo della Marina Italiana, che ha a sè conquistato il *Nastro Azzurro*, mandiamo però un saluto a tutte le vecchie, gloriose, belle, velocissime navi del passato, che dopo avere conosciuto il sole di tutti i mari, gli abbracci irosi di tutte le onde, silenziosamente sparirono sotto l'implacabile piccone del demolitore!

SLI.

(1) Cfr. gli articoli descrittivi pubblicati rispettivam. sui fascicoli di Dicembre 1931 e Gennaio 1932 de « Le Vie d'Italia e dell'America Latina », e di Ottobre 1932 de « Le Vie d'Italia ».

NELLA ZONA TRA IL FORO ITALICO E IL COLOSSEO, LÀ DOVE ERA UN DEDALO DI VIUZZE, SI STENDE LA PIÙ SIGNIFICATIVA DELLE OPERE INAUGURATE A CELEBRAZIONE DEL DECENNALE DEL REGIME: LA VIA DELL'IMPERO. (DA UNA PIANTA ANNESSA ALLA NUOVA EDIZIONE DELLA GUIDA).

ROMA

NELLA TERZA EDIZIONE DELLA GUIDA DEL TOURING

Sono passati non più di otto anni dalla prima alla terza edizione della « Guida » di questa Roma insonne di gloria, ma l'aspetto cartografico — il volto cartografico — della città è in alcune parti così profondamente mutato, così ringiovanito da essere divenuto irriconoscibile come se fosse trascorso un secolo.

Ringiovanito? Certo; non sono forse sparite dal volto augusto ed eterno le « rughe » di viuzze misere e contorte, specialmente là dove esse celavano l'« eterna giovinezza » della città imperiale?

Ecco la zona, ormai notissima agli Italiani, che si stende dal Foro Italico al Colosseo. La pianta, tanto della prima quanto della seconda edizione, la presenta come un fitto complicato groviglio di stradette, di viuzze, di vicoletti, avente per asse la Via Alessandrina. Che cosa vi è ora al suo posto? Rispondono i milioni di Italiani, che l'hanno veduta e cui è divenuta tosto familiare; lo testifica la pianta della terza edizione: « La Via dell'Impero ».

Brevemente, scultoriamente la definisce la nuova edizione della Guida: « è.... la più significativa delle opere inaugurate il 28 ottobre 1932 a celebrazione del Decennale del Regime. Voluta, aperta, e percorsa per primo dal Duce, condottiero di eventi, unisce in una visione unica il Vittoriano sul colle Capitolino al Colosseo. Essa è stata la più geniale soluzione dell' annoso problema dello sbocco di Via Cavour verso Piazza Venezia. Lunga 850 m., larga 30 (20 di carreggiata e 10 di marciapiedi), ombreggiata da pini, cipressi, lecci, ornata da oleandri, è diventata una delle arterie principali di Roma, essen-

do la più breve dal centro ai popolosi quartieri del Celio, del Laterano e dell'Appia Nuova. Con la sua ampiezza e la maestà dei monumenti che la fiancheggiano, si presta mirabilmente a cerimonie e a parate nelle feste nazionali. L'intenso movimento che vi si è subito avviato non turba la vista tranquilla sui Fori ».

Sono i Fori grandiosi e gloriosi, già cuore vivo dell'Urbe, i cui avanzi erano in gran parte nascosti nelle cantine e nel sottosuolo del quartiere, ora risorti, quasi per prodigioso incantamento in quella maestà che potè sembrare un indimenticabile disegno di Lodovico Pogliaghi, tracciato sulle indicazioni di Corrado Ricci, una trasfigurazione della verità, simile in ciò alle incisioni amplificatrici delle rovine romane, dovute al bulino del Piranesi.

I Fori Imperiali sono anzi una realtà che sorpassa quella visione, la quale non poteva prevedere la inaspettata scoperta dei Mercati Traianei. E davanti ai Fori, in maestà enea, le statue dei loro fondatori: il divo Cesare; il saggio Traiano, l'«optimus princeps »; l'Augusto Ottaviano; il paterno Nerva.

La Via dell'Impero, che conduce all'Appia e ai colli che videro Alba, la madre di Roma, è detta anche la Via dei Monti; mentre dall'altro lato, pur movendo dal suo grande cuore, la città lancia un'altra via, forse più ricca di fati, la Via del Mare, nella quale le trasformazioni non sono state meno profonde, ardite, luminose.

Il colle Capitolino, liberato da indegne catapecchie, vere fungaie, è restituito alla prisca nobiltà; la via Tor de' Specchi, rimasta nel nome, è sparita di fatto, perchè — da via tortuosa e meschina — trasformata in ampia arteria viva di verde, ridente nel sole.

Mettiamo a confronto un'altra zona della città, di carattere del tutto opposto a quello degli esempi precedenti: in questi si è aperta la via all'aria e alla luce attraverso la fittezza eccessiva delle costruzioni; invece l'Aventino, ancorchè compreso nella cerchia serviana e in quella successiva aureliana, rimase quasi del tutto disabitato nell'antichità e il medioevo lo vide sede di solitarie chiese e di monasteri: Santa Sabina, Santa Prisca, Sant'Alessio, il Priorato di Malta; mentre oggi il più meridionale dei sette colli, dominante l'antico porto fluviale, è trasformato in un quartiere di intenso popolamento nel simpatico tipo della città-giardino.

Ma non basta. Anche qui un abbellimento, giudizioso e grazioso: il Parco dell'Aventino, creato tra l'abside di Santa Sabina e la cinta merlata del Castello dei Savelli. Non è possibile immaginare luogo più romantico che avrebbe fatto la delizia dei visitatori di Roma di un secolo fa. Vi sono tutti gli elementi per il più tipico quadretto di vecchia maniera: una chiesa protocristiana, un maniero medioevale, ruderi classici sul prossimo Palatino, un panorama nuovo dell'Urbe, più raccolto più intimo di quelli del Quirinale e del Pincio, quindi più ricco di poesia e di suggestione.

L'esemplificazione potrebbe continuare e più ricca ancora alla periferia della città, che viene ampliandosi non col sistema di tentacoli che si lanciano lungo le strade di maggiore traffico, ma con quello di interi quartieri aggiunti in blocco, ciascuno con propri caratteri e particolare fisonomia.

***

Fin qui abbiamo considerata Roma soltanto nella sua proiezione, nelle due dimensioni della superficie; la terza dimensione, l'altezza, potrebbe essere offerta dalle fotografie che illustrassero le nostre parole; la quarta dimensione, il tempo, che è un'astrazione matematico-filosofica, viene nel volume realizzata dalla descrizione.

E questa, se pure non ha subìto una trasformazione paragonabile a quella cui andò soggetta passando dalla prima alla seconda edizione, con una divisione più logica e più pratica degli itinerari, è però dalla seconda alla terza così vasta che non vi è, in quest'ultima, pagina la quale non abbia avuto, oltre ai necessari aggiornamenti, perfezionamenti di forma, di esposizione, maggiore compiutezza e lucidità di notizie.

A incominciare dalla Via dell'Impero e dai Fori Imperiali, quasi via maestra di questa edizione e argomento primo del rinnovamento della città. L'itinerario ad essa relativo ne è stato non solo completamente rinnovato, con le più vaste descrizioni del Foro Traiano e del Foro Augusteo, secondo i risultati dei più recenti scavi, e con quella nuova del Foro di Cesare nel quale sono tornati alla luce i magnifici marmi del tempio di Venere Genitrice, ma si è sentita la necessità di sdop-

L'AVENTINO, FINO A POCHI ANNI FA, SEDE SOLTANTO DI SOLITARIE CHIESE E MONASTERI....

piarlo in due: il primo comprendente i Fori Imperiali e la zona del Colosseo; il secondo dedicato alla Passeggiata Archeologica con le Terme Antoniniane e al Celio.

Muoviamo di qui, in una rapida corsa, col sussidio costante e l'amica parola della « Guida ». Riaperto, come ingresso principale al Foro Romano, l'accesso nel fianco del Tempio di Antonino e Faustina, ora corrispondente al lato destro della Via dell'Impero, si è presentata la necessità di rovesciare gran parte della descrizione dell'antica valle tra Capitolino e Palatino, così come si presentava nella prima edizione.

Un ritorno all'antico, ma non senza ritocchi qua e là: così il restauro, compiuto in quest'anno, della terrazza davanti al tempio di Cesare, già decorata dagli speroni delle navi egiziane catturate ad Anzio: così la notizia della scoperta di un pozzo arcaico trovato nell'area di Vesta, il cui materiale di riempimento, sagacemente studiato dal suo scopritore, il prof. Alfonso Bartoli, ha rivelato che il Foro fu abitato fin dall'VIII secolo avanti Cristo, quando tuttora una parte di esso serviva da necropoli degli abitatori del colle Palatino e del Capitolino.

Anche sull' altura della prisca Roma, sul colle di Pale, proseguono gli scavi, che hanno portato nuova luce sulla forma della «Domus Augustana». Uno sguardo di lassù, sulla depressione che divide il Palatino dall'Aventino, rivela i primi risultati degl'intrapresi scavi del Circo Massimo.

Ma fin qui si tratta di semplici ritocchi o di brevi aggiunte apportati al testo descrittivo e alle piante. Del tutto nuove sono invece la descrizione della Galleria Mussolini, costituita da opere pittoriche e scultorie di arte moderna e contemporanea; quella del Foro e del Monolito Mussolini; l'altra della Città Universitaria, gruppo grandioso e armonico di edifici che, compiuti, costituiranno probabilmente la maggiore affermazione della nuovissima architettura in Italia; la descrizione del Museo Coloniale, già raccolto entro il Palazzo della Consulta ma solo ora sistemato in un nuovo edificio del Viale Aldrovandi e aperto al pubblico, quale efficace e massimo strumento di propaganda dell'idea coloniale. E accanto, ecco il nuovo Museo di Zoologia, non molto ricco, ma notevole per alcune collezioni speciali e per qualche raro esemplare.

Ancora altri nuovi Musei.

Nella restaurata casa del Burcardo, del cardinale Argentino, così singolare esempio di architettura nordica nel cuore di Roma, il pregevole Museo Teatrale, che si direbbe il complemento di quello maggiore che è vanto del

Teatro alla Scala in Milano; in alcune sale del restaurato Ospedale di Santo Spirito ha trovato posto e opportuna sede il Museo della Storia della Medicina, che può interessare anche i profani. A Villa Medici si è inaugurato un Museo dell'Accademia di Francia; nella Villa Mellini è stato portato il Museo Astronomico, già in una gran Sala dell'Accademia dei Lincei e anch'esso ricco di curiosità che possono fermare l'attenzione anche dei non iniziati alla scienza del cielo. Ampliato e meglio ordinato è ora il Museo dei Bersaglieri, trasferito nei locali di Porta Pia.

Nella nuova edizione si è riparato all'omissione del ricordo del Tempio siriaco scoperto sul Gianicolo fin dal 1909: esso è, tra i templi di divinità orientali, uno dei meglio conservati di Roma e le brevi parole della nostra descrizione invoglieranno a visitarlo.

.... È OGGI TRASFORMATO IN UN QUARTIERE DI INTENSO POPOLAMENTO, NEL SIMPATICO TIPO DELLA CITTÀ-GIARDINO.

Descrizioni più ampie e particolareggiate, in rapporto coi relativi lavori di isolamento e di scavo, sono state date per il Teatro di Marcello, tolto finalmente all'indegno abbandono, e per le sue immediate adiacenze, quali il rivelatosi tempio di Apollo Sosiano, il Foro Olitorio (di cui si scorgeva appena qualche pilastro aduggiato da meschine costruzioni che lo occultavano), casette medioevali nascoste sotto moderni intonaci e la chiesa di San Nicola in Carcere, isolata e restaurata sopra i suoi tre Templi repubblicani.

Le descrizioni dei Musei, già da tempo sistemati, sono state tutte ritoccate, sia per nuove accezioni, sia per spostamenti degli oggetti, sia per ampliamenti. Ampliamenti notevolissimi sono stati portati al Museo dell'Impero, al quale presiede con amore il prof. G. Q. Giglioli; e le pagine a esso relative si presentano quasi come una cosa nuova.

Minori aggiunte e ritocchi molti sono stati portati a varie parti della Guida, sia per amore di compiutezza (e pur quante cose ancora, di necessità trascurate nella immensa dovizia che offre l'inesauribile Roma e che se si trovassero altrove, sarebbero oggetto di interessamento e di descrizione!), sia per tenere dietro al progresso degli studi. Nuove quindi le descrizioni delle chiese della Trinità degli Spagnuoli e di Santa Maria della Consolazione; nuove le descrizioni degl'interni di San Bernardo, di San Girolamo degli Schiavoni, dello Spirito Santo, di Santa Caterina in Via Giulia, dei Santi Giovanni Evangelista e Petronio, di S. Paolino. Rinnovate e fatte più agili, complete e precise le descrizioni degl'interni del Gesù e di S. Maria in Trastevere.

Una migliore e più esatta descrizione del Palazzo Massimo alle Colonne; più ampie no-

ECCO LA CARTINA DI ROMA E DE' SUOI IMMEDIATI DINTORNI ANNESSA ALLA VECCHIA EDIZIONE (1926) DELLA GUIDA; ED ECCO, QUI A FIANCO, LA CARTINA DELLA MEDESIMA ZONA, ANNESSA ALLA NUOVA EDIZIONE (1933). - IL CONFRONTO FRA LE DUE RAPPRESENTAZIONI CARTOGRAFICHE È SOMMAMENTE INTERESSANTE PERCHÈ, MALGRADO LA SCALA METRICA DI 1:65 MILA, SI POSSONO EGUALMENTE APPREZZARE IN UNO SGUARDO COMPRENSIVO, GLI SVILUPPI CHE L'URBE HA AVUTO SOTTO L'IMPULSO DEL DUCE E L'ATTIVITÀ DEL REGIME.

Così, solo per citare qualche esempio, nel quadrante superiore destro appare subito all'esame lo sviluppo preso dal quartiere di Montesacro e da quello compreso fra le vie Salaria e Nomentana; così, più in basso, a destra, sono evidenti i progressi dei quartieri ad oriente di Porta Maggiore e Porta S. Giovanni; più in basso ancora, a sinistra, la nascita di un'intero quartiere sui colli di S. Paolo; in alto, a sinistra, si apprezza il completamento del quartiere Trionfale, e l'estensione presa da quello dei Parioli.

LA ZONA A SUD DEL POLICLINICO, COME SI PRESENTAVA CARTOGRAFICAMENTE SOLTANTO POCHI ANNI FA: IL VASTO POLIGONO D'ARTIGLIERIA, E UNA BRULLA PENDICE DIGRADANTE VERSO CAMPO VERANO.

tizie intorno a Propaganda Fide e all'Istituto Romano di S. Michele; aggiunta la descrizione del Palazzo di Firenze.

Numerosi altri ritocchi altrove e molte piante di edifici rinnovate.

E, accanto a questa Roma antica e nuova, la Roma nuovissima, la «Roma di Mussolini», una città virile uscita da un profondo mutamento di cose e di uomini, una città che, per la popolazione enormemente cresciuta, ha moltiplicate le vie di comunicazione e organizzati i trasporti, una città cui le possenti opere compiute danno un'aria di freschezza giovanile e di gioconda, travolgente attività».

***

La descrizione della Città del Vaticano, che nella seconda edizione era esaurita con 65 pagine, ne occupa ora 87. Il notevolissimo aumento è dovuto solo in parte all'ampliamento della materia descritta. Un breve capitoletto intorno agli Anni Santi, che già comparve nella prima edizione, pubblicata in occasione del Giubileo del 1925, e che era stato soppresso nella seconda edizione, ricompare ora in questa, opportunamente rifuso, non più però nello « Sguardo d'insieme » del volume, ma nel capitolo introduttivo della Città del Vaticano.

La Pinacoteca Vaticana, ordinata nella nuova lussuosa sede creatale da Pio XI e notevolmente ampliata nello spazio e nel contenuto, ha ora un' illustrazione quale si conveniva all' eccezionale importanza delle opere d'arte che la costituiscono. Alla descrizione del Palazzo Vaticano segue nella nuova edizione un vero itinerario attraverso la Città del Vaticano, cui è stata aggiunta la precedente descrizione, ritoccata, dei Giardini Vaticani.

Queste aggiunte e altri miglioramenti non giustificano l'aumento di 22 pagine, che è in realtà quasi tutto dovuto all'aver fatto nell' ultima edizione largo uso del carattere tipografico maggiore, quello che, nel linguaggio un poco ermetico delle stamperie, è detto il « corpo 8 » di composizione, rispetto al carattere minore, il « corpo 6 ».

Siamo convinti che questa innovazione incontrerà il gradimento dei lettori. La descrizione delle insigni raccolte vaticane è cresciuta, con questo semplice accorgimento tipografico, di dignità. I Musei d'Antichità, la Cappella Sistina, le Stanze di Raffaello, l'Appartamento Borgia e anche la già ricordata Pinacoteca Vaticana, per accennare solo agli argomenti maggiori, ora, con l'alternanza dei due caratteri tipografici e col predominio di quello maggiore, trovano descrizioni più facili e più rapide a consultarsi; i due caratteri servono a distinguere nettamente ciò che è essenziale a conoscersi da quello che è analisi più particolareggiata.

***

Profonde modificazioni si troveranno anche nella terza parte del volume, dedicata ai « Dintorni di Roma »; qui l'aumento sulla seconda edizione è di 21 pagine. E sono pagine di vero ampliamento. Aggiunte assolute la descrizione di Palestrina, del tutto rinnovata rispetto a quella che venne data nel volume I dell'Italia Centrale; la Guida di Civitavecchia; quella di Bracciano e del suo lago; quella di Civita Castellana e dei suoi dintorni. Quest'ultima è preceduta da una descrizione della nuovissima magnifica linea elettrica che l'unisce alla Capitale e l'itinerario stesso della città si troverà del tutto

cambiato da quello proposto nel volume III dell'Italia Centrale.

La visita alle due navi di Nemi e al Museo annesso è stata di necessità rinnovata rispetto a quella precedente, che fu redatta quando affiorava appena dalle acque che la occultavano la seconda nave, e gli oggetti provenienti dalla prima non avevano ancora avuto una sistemazione.

È quasi superfluo aggiungere che tutte le parti relative ai dintorni, così vari e affascinanti, dell'Urbe hanno avuto rimaneggiamenti e miglioramenti: aggiornamento delle cifre relative all' opera di bonifica; cambiamenti nella toponomastica; nuove scoperte e novità negli Scavi di Ostia nell'Isola Sacra; più ampia descrizione delle tombe della via Latina; notizie sull'apertura al pubblico della pineta di Castel Fusano.

E LA STESSA ZONA RAPPRESENTATA NELLA DOTAZIONE CARTOGRAFICA DELLA NUOVA EDIZIONE, DOVE FIGURANO IMMENSE OPERE NUOVE: IL PALAZZO DEL MINISTERO DELL'AERONAUTICA E LA CITTÀ UNIVERSITARIA.

Un fatto nuovo nella storia d'Italia si è compiuto tra il 1931, che fu la data di pubblicazione della seconda edizione della nostra Guida e il 1933, che vede la terza: è la nascita di una città nuova e del comune rurale di Littoria. Le pagine del volume ad essa dedicate dicono con amore e commozione di questa creazione del Fascismo, forse la più grandiosa fra le opere del Regime. Precede la descrizione delle due vie d'accesso da Roma, la ferroviaria e la carrozzabile; segue quella di Fogliano, del Lido di Littoria, del collegamento con Nettuno.

In questa zona l'opera dell'uomo è oggi così viva e procede con tale un ritmo potente che la nostra descrizione sarà, per il turista che vorrà servirsene, certamente arretrata e sorpassata da nuovi fatti, da nuove realizzazioni. Siamo però giunti in tempo a segnare in questa edizione la data della fondazione di Sabaudia; siamo certi che la quarta edizione aggiungerà la descrizione di questa e di Pontinia — promessa oggi, realtà certa domani — e di quanto la mente e l'opera del Duce assegnano all'avvenire prossimo.

ENTE NAZIONALE ENIT INDUSTRIE TURISTICHE

L'esito della Mostra Turistica alla Fiera del Levante.

La Mostra di propaganda turistica, organizzata dall'ENIT in seno alla IV Fiera del Levante, e che occupava uno dei padiglioni situati presso la Porta Orientale della Fiera ha ottenuto un particolare successo. Entrando nella prima sala, si aveva di fronte la mostra speciale dell'ENIT; sopra una specie di impalcatura a vari piani stava disposta una numerosa serie di fotografie luminose su pellicole porcellanate, creazione del fotografo Parisio di Napoli, rappresentanti vari e diversi aspetti del Bel Paese. Da Palermo a Cortina d'Ampezzo, da Roma a Pallanza, da Napoli a Bordighera, il visitatore ha potuto, così compiere idealmente un fantastico viaggio attraverso le zone turistiche italiane, insigni per la loro bellezza naturale o per i monumenti e le opere d'arte che racchiudono. Ad uno dei lati, l'ENIT aveva installato un piccolo ufficio d'informazioni e propaganda, con larga distribuzione di opuscoli e monografie turistiche ai visitatori.

Lungo i lati di questa e delle altre sale seguivano le mostre dei Comitati Turistici Provinciali, delle Aziende di Cura, Soggiorno e Turismo, degli Enti Turistici Provinciali e locali. Abbazia, Pola, Brioni, Venezia, Verona, il Garda, Trento, Rovereto coi Sette Comuni, la zona delle Dolomiti, la Riviera Ligure, il Lario, Bologna, Napoli, Sorrento, Castellammare di Stabia, Chianciano hanno voluto essere presenti alla Fiera del Levante; alcuni con Mostre realmente imponenti per ricchezza di quadri e di giganteschi ingrandimenti fotografici, montati e disposti con sapienza e con gusto.

Rappresentatissimi erano naturalmente gli Enti e i Comitati turistici del Mezzogiorno, a cominciare da quello di Bari stessa, per venire a quelli di Benevento, Conversano, Lecce, Santa Cesarea Terme, Cosenza e Sila; senza contare le mostre del Consiglio dell'Economia di Messina, di ottimo gusto, dell'Azienda Autonoma di Acireale, e di varie aziende di trasporti quali la Soc. Ferr. e Tranvie del Mezzogiorno, la Soc. Ferr. Econom. di Barletta, la Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo (Gruppo Lucano - Pugliese e Gruppo Calabrese).

La mostra di propaganda turistica ha destato, fin dall'inaugurazione, molto interesse, per la quantità e la novità del materiale esposto. Le molte fotografie luminose hanno esercitato una grande attrazione sui visitatori, che hanno affollato il padiglione: specialmente quelle, veramente grandiose, esposte dal Comitato Turistico di Bari, e quelle esposte dell'ENIT. Intensa è stata la richiesta di pubblicazioni e d'informazioni, a soddisfare la quale ha provveduto l'apposito personale.

Pubblicazioni varie dell'ENIT.

È uscita in questi giorni, a cura dell'ENIT, edita in unione all'Istituto Italiano Esportazione, una *Carta dei vini d'Italia,* redatta sul tipo della Carta Gastronomica, che tanto successo ha incontrato nel pubblico dei turisti italiani e stranieri. Si tratta di un *dépliant*, illustrato da originali disegni a colori, richiamanti il soggetto della pubblicazione stessa; nel verso del *dépliant*, una carta d'Italia, anch'essa di originalissima concezione artistica, indica per ogni zona le specialità di vini tipici.

Nel recto del *dépliant* è contenuto uno scritto dettato da S. E. Marescalchi, in cui si dà al turista un'idea del grandioso patrimonio vinicolo nostro, e si esaltano le varie specialità; dal Piemonte alla Liguria e dalla Toscana al Veneto, e dal Lazio alla Campania, alle Puglie, all'Abruzzo, alla generosa Sicilia.

Della carta dei Vini d'Italia, sono state preparate, naturalmente, le edizioni in varie lingue.

Altre due più recenti pubblicazioni sono uscite, e cioè due guidine di città: l'una è dedicata a Roma, i cui grandi lavori che si susseguono ininterrottamente richiedono un continuo aggiornamento; l'altra illustra l'arte e le bellezze naturali di Palermo, mèta immancabile di ogni turista che venga nel nostro Paese .

Con l'occasione ricordiamo che sono già uscite le edizioni in spagnolo della *Guidina della Città dell'Anno Santo* e dell'opuscolo su le *Basiliche Patriarcali;* come anche le varie edizioni delle Guidine dedicate alla *Toscana,* alle *Puglie,* alla *Romagna,* alla *Venezia Giulia* ed a varie città d'arte.

È uscito poi ultimamente il numero di ottobre della Rivista edita dall'ENIT, intitolata « Italie-Voyages » della quale vengono curate anche le edizioni inglese e tedesca. La copertina a colori reca una suggestiva ed originale visione della campagna romana. La rivista, oltre ad una ricca serie di informazioni per i turisti, contiene articoli sul Palazzo Ducale di Mantova, di Francesco Pellati; sull'Augusteo, di Mario Rinaldi; sulle Ottobrate romane, le ceramiche italiane, lo Zoo di Roma, e si chiude con il Calendario degli avvenimenti di maggiore interesse in Italia nei mesi di ottobre e novembre.

La rivista ENIT è artisticamente illustrata, anche con pagine in rotocalco, e viene distribuita gratuitamente, in migliaia di copie.

La «GUIDA D'ITALIA» del T. C. I.

Non aver bisogno di consultare la Guida d'Italia del Touring sarebbe privilegio di un enciclopedico, e nessuno di noi lo è compiutamente. Ma chi viaggiando per diporto o per affari continua ad assalire se stesso con domande che non sa soddisfare, riguardino esse il nome o l'epoca o l'autore di un monumento; il nome o la quota o il modo di salire un monte, o il panorama che esso offre; o una delle grandi opere che sono vanto dei giorni nostri; chi desidera visitare, anche rapidamente, le principali bellezze di una città, chi desidera consultare una Carta o una Pianta, chi desidera rispondere alle mille e mille esigenze della nostra mente, questi ha bisogno della Guida. La cultura in questi nostri tempi di fretta si forma in buona parte soddisfacendo subito il desiderio di sapere che continuamente ci tormenta; chi aspetta, ha perso l'occasione di imparare qualche cosa, forse per sempre. La Guida d'Italia del T. C. I. può realmente ritenersi assai più che un manuale turistico: è uno strumento validissimo di cultura.

Nell'elenco le nuove edizioni sono contraddistinte con un asterisco.

	Alla Sede	*Italia e Colonie*	*Estero*
***PIEMONTE** (1 vol. - ediz. 1930)	L. 18 —	L. 20 —	L. 22 —
***LOMBARDIA** (1 vol. - ediz. 1930)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENETO** (1 vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENEZIA TRIDENTINA E CADORE** (1 vol. - ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
VENEZIA GIULIA (1 vol. - ediz. 1925)	» 10 —	» 12 —	» 14 —
***LIGURIA** (e Nizzardo) (1 vol. - ediz. 1933)	» 16 —	» 18 —	» 20 —
EMILIA (con Pistoia e Prato) (1 vol. - ediz. 1924)	» 10 —	» 12 —	» 13, 50
ITALIA CENTRALE (4 volumi):			
I volume (*Territorio a Est e a Sud della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1924)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
* II volume (*Firenze, Siena, Perugia e Assisi* - ediz. 1929)	» 12 —	» 13, 50	» 15, 50
III volume (*Territorio a Ovest della linea ferroviaria Firenze-Perugia-Terni-Roma* - ediz. 1923)	» 12 —	» 14 —	» 16 —
***ROMA E DINTORNI** (1 vol. - ediz. 1933)	» 20 —	» 22 —	» 24 —
ITALIA MERIDIONALE (3 volumi):			
I volume (*Abruzzo, Molise e Puglia* - ediz. 1926)	» 10 —	» 12 —	» 15 —
* II volume (*Napoli e dintorni* - ediz. 1931)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
III volume (*Campania, Basilicata e Calabria* - ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
***SICILIA E ISOLE MINORI** (1 vol. - ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
***SARDEGNA E CORSICA** (1 vol. - ediz. 1929)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
POSSEDIMENTI E COLONIE ITALIANE (1 vol. - ediz. 1929)	» 16 —	» 18 —	» 20 —

PREZZI SPECIALI PER GRUPPI DI GUIDE

GRUPPO DELLE NUOVE EDIZIONI: Piemonte (1 vol.) – Lombardia (1 vol.) – Veneto (1 vol.) – Venezia Tridentina e Cadore (1 vol.) – Liguria (1 vol.) – II vol. della Guida dell'Italia Centrale (1 vol.) – Roma e dintorni (1 vol.) – Napoli e dintorni (1 vol.) – Sicilia e Isole Minori (1 vol.) – Sardegna e Corsica (1 vol.): Alla Sede **L. 155** —; Italia e Colonie **L. 162** —; Estero **L. 182** —.

I 4 VOLUMI DELL'ITALIA CENTRALE: Alla Sede **L. 50** —; Italia e Colonie **L. 53**—; Estero **L. 61** —.

I 3 VOLUMI DELL'ITALIA MERIDIONALE: Alla Sede **L. 40** —; Italia e Colonie **L. 43** —; Estero **L. 50** —.

LA SERIE COMPLETA DEI 17 VOLUMI: Alla Sede **L. 225** —; Italia e Colonie **L. 233** —; Estero **L. 225** —, *oltre alle spese postali.*

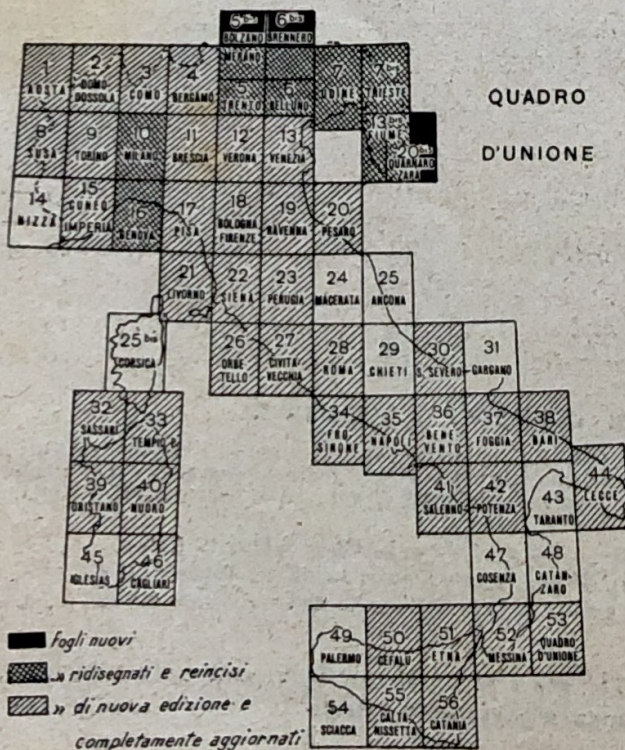
I suddetti prezzi s'intendono per i Soci del T.C.I.; *per i non Soci essi sono raddoppiati.* Chiedere condizioni per **l'acquisto dell'intera serie della Guida a pagamento rateale.**

NUOVE EDIZIONI DEL

RIPRODUZIONE D'UNO STRALCIO RAPPRESENTANTE PARTE DELLA PIANURA PONTINA DEL FOGLIO 34 (FROSINONE) DELLA CARTA D'ITALIA AL 250 000 COM'ERA NELLA VECCHIA EDIZIONE.

Nel fascicolo di ottobre 1932-X de *Le Vie d'Italia*, sono stati ampiamente illustrati i riflessi che le mirabili trasformazioni subite dalle regioni italiane sotto l'impulso del Fascismo hanno sulla cartografia del Touring.

Il lavoro del nostro Ufficio Cartografico a questo riguardo non s'è arrestato; esso continua con ritmo regolare a registrare sui diversi fogli nuove strade, nuove ferrovie, bonifiche, opere portuali, edilizie, mutamenti di nomi e di circoscrizioni, ecc., ecc.

La **Carta d'Italia al 250 000**, in 62 fogli, che costituisce la più bella e la più pratica carta turistica d'Italia e, per così dire, la carta-base fra tutte quelle del Touring, è anche quella che per la sua scala e per le sue caratteristiche

CARTE DEL TOURING

RIPRODUZIONE DEL CORRISPONDENTE STRALCIO DEL FOGLIO 34 COM'È NELLA RECENTISSIMA EDIZIONE. SI OSSERVI LA FITTA RETE DI STRADE FIANCHEGGIATE DA CASE COLONICHE E, AL CENTRO, LITTORIA.

meglio riflette a colpo d'occhio il rinnovamento del nostro Paese. Ormai pressochè tutti i fogli sono stati ripubblicati in nuove edizioni accuratamente corrette e aggiornate, come risulta dall'unito quadro d'unione. Recentemente sono uscite edizioni freschissime dei seguenti fogli: 2 *Domodossola*, 13bis *Fiume*, 19 *Ravenna*, 27 *Civitavecchia*, 34 *Frosinone*, 36 *Benevento*. Seguiranno a breve distanza i pochi fogli che rimangono in bianco nel quadro d'unione; di imminente pubblicazione i fogli: 24 *Macerata*, 31 *Gargano*, 43 *Taranto*, 45 *Iglesias*.

	Alla Sede del T. C. I.	In Italia e Colonie	All'Estero
Ciascun foglio (prezzo per i Soci)	**L. 1 —**	**L. 1,80**	**L. 2,50**
Raccolta completa (62 fogli)	» **50 —**	» **55 —**	» **60 —**
Indice dei nomi contenuti nella Carta ...	» **5 —**	» **8,50**	» **12 —**

E' pure uscita in una nuova edizione corretta e aggiornata la *Carta d'Italia al 1 250 000*, in un solo foglio, con le circoscrizioni delle provincie; ottima carta murale (cm. 87 × 105) particolarmente adatta per uffici, scuole, ecc., ma che può essere utile e gradito ornamento in ogni casa.

Prezzo per i Soci: alla Sede **L. 6 —**, Italia e Colonie **L. 11 —**; Estero **L. 9 —** (perchè spedita ripiegata anzichè in rotolo).

20
diverse operazioni
sono necessarie
per raffinare il
Nuovo
Mobiloil

VITA DEL TOURING

La Riunione dell'Alliance Internationale de Tourisme a Roma.

Come ebbimo ad accennare lo scorso mese in questa stessa Rubrica, ha avuto luogo a Roma dal 25 al 30 di settembre l'Assemblea Generale dell'Alliance Internationale de Tourisme. La seduta inaugurale ha avuto luogo in Campidoglio, con l'intervento di S. E. l'On. Asquini, Sottosegretario di Stato al Ministero delle Corporazioni, dell'On. Italo Bonardi, Reggente il Commissariato del Turismo e delle maggiori autorità turistiche del Paese.

La solennità della cerimonia costituì un giusto riconoscimento dell'opera svolta dal potente organismo turistico internazionale, che ha ormai ramificazioni in tutto il mondo. opportunamente osservava il suo Segretario Generale, nel rapporto, presentato alla Riunione, che quando si esamina la lunga lista dei Governi che hanno aderito alla Società delle Nazioni — sono 54 — e la si confronta con quella dei Paesi che sono rappresentati nell'A.I.T., si può trarne motivo di legittima soddisfazione; nell'A. I. T. sono rappresentate ben 47 diverse nazionalità. Non restano fuori che le Repubbliche dell'America Centrale, le Isole Sotto Vento, la Liberia, l'Etiopia, la Russia e la Cina. Verrà il giorno in cui il turismo si introdurrà anche in detti Paesi. Esso dovrà certamente organizzarvisi e il suo primo atto sarà fatalmente la costituzione di un'Associazione affiliata all'A.I.T.

Ma qualche altro punto di detta relazione è degno di essere rilevato: il numero dei turisti che l'Alliance rappresenta oltrepassa gli 8 milioni; il suo dominio si allarga con grande regolarità e racchiude il mondo intero in una vasta rete di amicizie e di alleanze. Fra le più importanti Associazioni nuove che sono entrate nei ranghi, è da ricordare il Touring Club del Congo Belga. La sua fondazione è stata salutata con non dissimulata gioia non soltanto in Belgio e al Congo, ma pure in tutti i Paesi che circondano la vasta Colonia. Si apre così alla circolazione internazionale uno dei più interessanti Paesi del mondo. L'Alliance riunisce ormai il Nord dell'Africa al Sud con una catena ininterrotta di Paesi che le sono affiliati.

E il rapporto così continua: « Eccoci oggi a Roma dove l'A.I.T., per la prima volta, tiene le sue assise. È difficile di analizzare con precisione i sentimenti che nascono nei nostri cuori, i pensieri che salgono ai nostri cervelli, quando ci ritroviamo nella Città Eterna. Il prestigio del suo passato, la parte immensa che essa giuoca in tutti i campi, l'ammirazione che noi abbiamo per l'intiera Nazione italiana, non ci permettono di trovare delle parole adeguate ad esprimere, come essa lo meriterebbe, il nostro pensiero.

« La coordinazione armoniosa delle forze intellettuali e morali di una Nazione, la subordinazione intelligente dell'interesse particolare all'interesse generale, l'elaborazione audace di nuove formule, hanno fatto di questa bella e grande Nazione un Paese d'avanguardia che marcia oggi a passo fiero e deciso verso un avvenire sempre più grande e più bello. E questo nell'ora stessa in cui in molti altri Paesi, le esitazioni, i dubbi, le rivalità di classi o di persone spargono, per tutto il mondo, una nebbia deleteria che la crescente carenza di ogni autorità impedisce di dissipare. « Queste esitazioni di dottrina e di governo hanno sul turismo un effetto immediato. Il turismo è in funzione della situazione politica ed economica. Senza pace, senza prosperità economica non vi può essere turismo. È di esso come di ogni industria.

« Da cinque anni il mondo intiero attraversa una crisi di una gravità eccezionale. Ricercarne le cause non è nostro còmpito. La guerra ha determinato uno sviluppo inaudito di industrie e di produzione. Dappertutto si sono fondate gigantesche officine, ammirabilmente attrezzate, il cui rendimento decuplicato arrivava appena a controbilanciare l'enorme richiesta. Ma a partire dall'ora nella quale la pace parve essere ritornata sulla terra, il consumo cominciò a diminuire e si ridusse sempre più. L'impoverimento generale accentuò la crisi. Alla crisi di sovraproduzione, si sovrappose una crisi di sottoconsumo. Il nazionalismo stretto, che è il risultato di tutte le guerre, l'aumento considerevole del numero degli Stati, condussero alla formazione di barriere doganali numerose, l'una più insormontabile dell'altra. La politica dei contingentamenti disturbò tutta l'organizzazione economica e finì per immergere il mondo nel caos economico. La situazione è peggiorata a tal punto che si vedono oggi numerosi Stati proibire l'uscita dei più piccoli capitali, anche quando essi debbono servire al turismo.

« Dalla Germania, dall'Austria, dall'Ungheria, dalla Rumenia e da numerosi altri Paesi, il viaggiatore non può più esportare che somme minime, affatto insignificanti per i bisogni del turista anche più modesto.

« Si tratta di un formidabile impedimento ai viaggi. Trovare un rimedio a questa situazione è una delle questioni più gravi che si debbono risolvere, perchè si tratta di convincere i Governi di parecchi Stati Europei che un regime di libertà turistica è loro più vantaggioso che un regime di restrizione.

« Il turista porta con sè, da qualunque Paese egli venga, delle divise apprezzate. Non ne esporta che pochissime e in un Paese, per esempio, come l'Austria, la bilancia dei capitali importati dal turismo non potrebbe essere più favorevole.

« Così l'A.I.T. non mancherà di indirizzare a quei Governi un appello urgente perchè essi modifichino la loro politica nel campo del turismo.

« Dobbiamo sperare che questa voce finirà per essere intesa, perchè in questo mondo, per quanto grandi siano le deviazioni, la ragione finisce sempre per trionfare ».

L'argomento delle barriere poste da tanti Paesi al libero scambio degli uomini e dei capitali, fu toccato in forma, che non avrebbe potuto essere più affascinante e suggestiva, da S. E. il Capo del Governo, allorchè si compiacque di ricevere i Delegati dell'A.I.T. La visita lasciò in tutti la più profonda impressione, la più sincera gratitudine.

D'altra parte la visione della Roma d'oggi non avrebbe potuto soggiogare di più i graditi ospiti. Tutto fu per loro motivo di meraviglia: le opere grandiose nella città eterna, le strade rinnovate, la visione di Ostia antica e del Lido di Roma con la Pineta di Castel Fusano, i prodigi di Littoria e gli incanti di Tivoli.

Il Touring che come uno dei Fondatori dell'A.I.T. aveva un po' il còmpito di fare gli onori di casa, ringrazia per il concorso validissimo datogli: il Commissariato del Turismo e l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, il Governatorato di Roma, la Compagnia Italiana di Turisno, la Federazione Alberghi e Turismo, il Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa di Roma, che con tanta signorilità volle ospitare il Congresso, l'Opera Nazionale dei Combattenti, tutti quanti vollero concorrere a rendere gradito il soggiorno agli ospiti ed a far loro apprezzare le bellezze del nostro Paese.

La 2ª edizione di « Il Trentino, il Pasubio e gli Altipiani ».

Contemporaneamente a questo numero di Rivista vede la luce la seconda edizione del volume « *Il Trentino, il Pasubio e gli Altipiani* » della *Guida dei Campi di Battaglia del T. C. I.*

Questa nuova edizione è stata ampliata nella parte « *Avvenimenti* » e completamente aggiornata nella parte « *Itinerari* », specialmente per quanto riguarda i Cimiteri di Guerra.

Come è noto, per la volontà illuminata del Duce — tradotta, in seguito all'unanime voto favorevole dei due rami del Parlamento, nella Legge 12 giugno 1931, N. 877, sulla sistemazione definitiva delle Salme dei Caduti in guerra — nel territorio delle 17 Provincie che da Sondrio a Trieste, Fiume e Zara fecero parte della zona di guerra, si stanno costruendo, e in parte sono già state costruite, 40 opere monumentali destinate a raccogliere e perpetuamente custodire ed onorare i gloriosi Caduti della vittoriosa guerra.

Viene soppressa, con la costruzione delle accennate opere, la quasi totalità dei numerosissimi Cimiteri di guerra, che trovavansi ormai in così deplorevoli condizioni, dopo le ingiurie di tanti anni, da costituire quasi irriverenza verso i Morti e motivo di rammarico per i vivi.

Il volume che esce oggi in luce tiene conto di tale soppressione e descrive anche 4 nuove grandiose opere monumentali ultimate o in via di esecuzione: il Monumento Ossario al Passo dello Stelvio; il Chiostro Ossario della SS. Trinità di Schio; il Cimitero monumentale di Arsiero; il Monumento Ossario di Asiago.

La nuova edizione dell'opera dimostra come il nostro Sodalizio non trascuri di tenere costantemente al corrente i singoli volumi di questa bella serie, che ha incontrato tanto favore fra gli Italiani, da raggiungere, in pochi anni, lo smaltimento di oltre 140.000 esemplari.

Si ricorda con l'occasione come, da non molto tempo, sia uscita in luce anche la 2ª edizione dei volumi *Il Cadore, la Carnia e l'Alto Isonzo, Il Basso e il Medio Isonzo, Il Piave e il Montello*, e la 3ª edizione del volume *Il Monte Grappa*. E' in allestimento la ristampa del volume *I Soldati Italiani in Francia*.

Il prezzo resta invariato: **L. 9** alla Sede del Touring; **L. 10** in Italia e Colonie; **L. 14** all'Estero.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Tassa di circolazione degli autoveicoli - Liquidazione e pagamento.

Un recente provvedimento stabilisce un nuovo sistema di liquidazione della tassa annua e facilitazioni nel pagamento di essa, concedendo nuovi sensibili vantaggi ai contribuenti secondo le seguenti disposizioni, che riproduciamo con un adeguato commento illustrativo.

« *Art. 1.* — Dal 1° ottobre 1933 le vigenti tasse di circolazione sugli autoveicoli che entreranno in circolazione dalla data suddetta sono dovute in ragione di tanti dodicesimi della tassa annuale per quanti sono i rimanenti mesi dell'anno solare, compreso il mese nel quale l'autoveicolo entra in circolazione ».

Si sa che finora la tassa era liquidata, invece che per dodicesimi, per trimestre, con la conseguenza di dover pagare sempre per qualche mese in più di quelli per cui l'autoveicolo si usava. Così, chi pagava la tassa nei primi 3 mesi dell'anno, doveva pagarla per l'anno intero; pagandola in aprile, maggio e giugno, bisognava scontarla nella misura di 10 dodicesimi; pagandola in luglio, agosto o settembre, la tassa era commisurata a 7 dodicesimi, e negli ultimi 3 mesi dell'anno, la tassa era di 4 dodicesimi. Con la nuova norma, la tassa corrisponderà perfettamente a tanti dodicesimi quanti sono i mesi restanti dell'anno in corso, compreso quello in cui avviene il pagamento.

La divisione in dodicesimi non è ammessa per i motocicli di cilindrata fino a 175 cmc., che sono soggetti ad una tassa fissa di L. 42, e per i rimorchi, che vanno soggetti alla tassa fissa di L. 150.

« Limitatamente agli autoveicoli adibiti a trasporto di persone che entrano in circolazione nel corso dei primi 8 mesi dell'anno solare, o per i quali, entro lo stesso periodo di tempo, scade l'esenzione da tassa, il pagamento della tassa anzichè in unica soluzione per tutti i rimanenti mesi dell'anno solare, a norma del comma precedente, può anche essere effettuato in più volte per successivi periodi di 4 mesi a decorrere da quello dell'entrata in circolazione, nonchè per la eventuale restante frazione dell'unito quadrimestre dell'anno solare.

« Nel caso di pagamenti per periodi di 4 mesi la tassa è dovuta in ragione di 4 dodicesimi di quella annuale con l'aumento di un decimo del relativo importo, mentre resta fermo il pagamento della tassa a norma del primo comma del presente articolo per l'ultimo quadrimestre dell'anno solare o frazione di esso.

« Quando la tassa presenta una frazione minore di una lira questa frazione si computa per una lira intera ».

Questa particolare forma di rateazione della tassa, è limitata però agli *autoveicoli per trasporto di persone*, cioè alle seguenti categorie e tariffe corrispondenti: motocicli a sè stanti, motocarrozzette per uso pubblico e privato, autovetture per uso privato, per servizio di noleggio da rimessa, per servizio di piazza, e autobus. La rateazione si opera non in quote e periodi uguali, ma per quadrimestri pei primi 8 mesi e mensilmente per i mesi dell'anno che restano; le quote sono aumentate del decimo del loro ammontare pei 2 primi quadrimestri, e non subiscono aumento per l'ultimo periodo. Forse non sarebbe stato inopportuno a questo proposito operare l'aumento sulle quote degli ultimi due periodi, che sono quelle prorogate, anzichè sulla prima che è invece pagata in termine; comunque il beneficio è reale e sensibile, specialmente per gli autoveicoli di elevata potenza e per le imprese che dispongono di molti autoveicoli.

« *Art. 2.* — Il periodo di esenzione che compete alle macchine nuove di fabbrica, giusta le vigenti disposizioni, si calcola a mesi, compreso quello della entrata in circolazione ».

Con il R. Decreto-legge 29 dicembre 1927, N. 2446, fu accordata l'esenzione da tassa alle macchine nuove di fabbrica per il trimestre in corso al momento in cui esse erano messe in circolazione e per il trimestre successivo. Quindi l'esenzione variava da 4 a 6 mesi, secondo il mese del trimestre in cui avveniva la prima immatricolazione. La nuova disposizione, benchè la lettera di essa non sia molto esplicita, concede l'esenzione sempre per 6 mesi; questa è l'unica interpretazione logica che si può dare alla norma, messa in confronto con l'art. 4 del R. Decreto citato del 1927, ed è questa infatti l'interpretazione data dagli uffici esattori. Dell'esonero però non godono, come non ne godevano prima, i motocicli ex-motoleggere e i rimorchi.

Anche questo è da registrare come un buon vantaggio per le macchine nuove.

« *Art. 3.* — E' abrogata, a decorrere dal 1° ottobre 1933, la disposizione dell'art. 5 del R. Decreto 30 dicembre 1923, N. 3283, relativa alle detrazioni trimestrali della tassa per gli autoveicoli che entrano in circolazione nel 2°, 3° e 4° trimestre dell'anno solare, come

pure la disposizione del R. Decreto-legge 30 gennaio 1933, N. 13, relativa al pagamento a semestre della tassa di circolazione.

« Restano, invece, ferme le disposizioni dell'art. 4 del R. Decreto-legge 23 marzo 1933, N. 203, concernenti la tassa turistica estiva, nonchè il disposto dell'art. 2 del R. Decreto-legge 29 luglio 1933, N. 1018, relativo al trattamento da farsi sino al 31 dicembre 1933, alle autovetture usate della potenza tassabile non inferiore a 35 cavalli ».

La prima parte dell'articolo 3 ha semplice funzione di coordinamento e di richiamo; la seconda mantiene particolari beneficî delle leggi precedenti, cioè la possibilità per le autovetture del pagamento della tassa nella misura di 4 dodicesimi per il periodo 15 giugno-15 ottobre (tassa turistica estiva), e la speciale riduzione, limitata all'anno corrente, per le autovetture usate di potenza superiore a 35 HP, cioè la riduzione a 5 ventiquattresimi della tassa annua per il periodo ottobre-dicembre, e a 3 ventiquattresimi per il periodo novembre-dicembre.

« *Art. 4.* — A decorrere dal 1° gennaio 1934 il disco contrassegno di cui all'art. 3 del R. Decreto-legge 29 dicembre 1927, N. 2446, è obbligatorio anche per gli autoveicoli che per legge godono dell'esonero dalla tassa di circolazione. Restano esclusi da tale obbligo gli autoveicoli in dotazione fissa dei Corpi armati dello Stato che siano muniti dello speciale distintivo del corpo cui appartengono.

« Le caratteristiche delle varie specie di dischi saranno determinate con le norme di esecuzione del presente decreto ».

Il P. R. A. esteso alla Colonia Eritrea.

Dopo l'introduzione del Pubblico Registro Automobilistico nella Tripolitania e nella Cirenaica, il Consiglio dei Ministri, nella sua tornata di settembre, approvava uno schema di decreto, che istituisce ad Asmara una sede del R. A. C. I. per la tenuta del Pubblico Registro Automobilistico per la Colonia Eritrea.

L'incremento dei trasporti automobilistici della Colonia Eritrea verificatosi negli ultimi anni e l'aumentato numero degli autoveicoli di proprietà privata ha reso necessario estendere a quella Colonia le norme che regolano il P. R. A.

Le tariffe delle autorimesse.

Il Ministero dell'Interno, di concerto con il Commissariato del Turismo, ha disposto che sia affissa all'ingresso delle autorimesse, in modo chiaro e ben visibile, la tabella dei prezzi praticati per tutti i vari servizi.

L'inasprimento delle dogane nella Svizzera e i nuovi contingentamenti d'importazione.

Il Consiglio Federale, con ordinanza che è entrata in vigore il 18 settembre, ha stabilito un'ulteriore serie di provvedimenti a difesa della produzione automobilistica svizzera. Innanzi tutto è richiesta un'autorizzazione del Dipartimento dell'Economia per l'importazione dei motori a benzina e a olio pesante.

Un comunicato diramato dal Palazzo Federale a commento di queste disposizioni dichiara che, dopo il fallimento della Conferenza economica di Londra, la Svizzera deve tener conto delle proprie forze e indi proseguire la politica dei contingentamenti già iniziata, e in modo particolare di regolare, in misura ancor più forte di prima, il traffico di compensazioni, bilanciando le importazioni e le esportazioni. Così le automobili, le quali entrano annualmente per un valore di 50 o 60 milioni di franchi, da oggi in avanti entreranno soltanto a condizione che sia stata riconosciuta la reciprocità: quindi dovrà attendersi per l'introduzione delle macchine una speciale autorizzazione.

La misura colpisce le vetture, gli autocarri, i telai, la carrozzeria, i carreggi elettrici, e permette di proteggere più efficacemente la produzione di alcune fabbriche nazionali di grosse vetture industriali. In questa branca dell'industria si è notata infatti una riduzione di 700 operai, mentre per gli operai non ancora licenziati la media delle ore di lavoro si è ridotta a 5 ore e mezzo o 6 ore al giorno.

Modificazione dei « diritti di porta » sugli automobilisti nel Marocco Francese.

Il *Bulletin Officiel* del Marocco ha pubblicato, in data 4 agosto 1933 un decreto con cui sono stati modificati i « diritti di porta » sui vari prodotti importati, tra cui gli autoveicoli, motocicli, telai, carrozzerie, accessori e parti staccate, per i quali i diritti stessi sono stati portati a Frs. 10 per quintale netto.

Per un Congresso internazionale Sud-Americano dell'automobilismo.

L'Associazione Automobilistica Argentina ha di recente deciso di propugnare la riunione di un Congresso internazionale Sud-Americano di automobilismo allo scopo soprattutto di giungere ad un accordo pratico, che sarebbe poi sottoposto all'approvazione dei rispettivi Governi, per facilitare il libero transito degli automobilisti attraverso le frontiere e la loro permanenza nel Paese visitato, senza dazi, imposte, od ostacoli di altra natura.

Il numero degli autoveicoli ritirati dalla circolazione durante il 1932 negli Stati Uniti.

Da uno studio statistico coordinato e pubblicato dalla « National Automobile Chamber of Commerce », si rileva che durante il 1932 negli Stati Uniti furono smantellate e distrutte 2.900.000 macchine, rispetto a 2.904.262 unità nel 1931. Le vendite di rimpiazzo sono risultate ammontare a 1.251.205 macchine nel 1932 ed a 2.143.917 nel 1931, con un ritiro totale dalla circolazione di 2.404.140 unità.

Il predetto Ente ha fissato il numero delle macchine da oltre 6 anni in circolazione negli Stati Uniti, inadatte all'uso e, presumibilmente, da esso ritirate e smantellate a un totale di circa 6.400.000 unità e prevede pertanto, specie nel caso di un continuato e progressivo miglioramento nel movimento degli affari, che durante la corrente annata ne verranno smantellate oltre 3.000.000: cifra questa che segnerebbe un livello *record*.

Le cause della « detonazione » nei motori a scoppio.

E' noto a tutti gli automobilisti che se si aumenta il rapporto di compressione di un motore a scoppio, si viene ad aumentare il rendimento del motore stesso, vale a dire la quantità percentuale di calore che vien trasformata in lavoro meccanico. Ma è pure noto che, se è spinto al di là di un certo limite, variabile a seconda della natura del carburante impiegato, l'aumento di compressione riesce, anzichè utile, nocivo, dando luogo ai fenomeni di « detonazione », che si manifestano con i cosiddetti « battiti in testa », e che provocano un surriscaldamento ed un rapido logorio del motore, la cui potenza subisce inoltre una forte e brusca diminuzione.

Da ciò la tendenza attuale ad impiegare dei carburanti speciali (o « supercarburanti ») che consentono l'adozione di motori a forte compressione (e quindi ad elevato rendimento), in quanto sono costituiti da miscele di benzina con altre sostanze che agiscono come antidetonanti. (Tali sono, ad esempio, l'alcool etilico, il benzolo, il piombo tetraetile, ecc.).

Sulle cause della « detonazione » e sul modo di agire degli « antidetonanti » sono stati compiuti numerosi studi, specialmente nell'ultimo decennio, da parte di scienziati delle varie Nazioni. Un eminente specialista della materia, il Prof. Paul Dumanois, in un interessante studio comparso recentemente su *L'Energia Termica*, fa una sintesi completa di tutti gli studi e le esperienze finora effettuati su tale argomento, venendo alle seguenti conclusioni fondamentali, molto importanti dal punto di vista della tecnica motoristica:

1° I fenomeni di « detonazione » non hanno niente di comune con quelli di « autoaccensione » per punti caldi o di autoaccensione per compressione adiabatica, coi quali venivano finora frequentemente confusi.

2° La detonazione è dovuta a fenomeni di ossidazione preventiva della miscela esplosiva, ossia alla formazione di « perossidi » instabili durante la fase di compressione, per reazione fra gli idrocarburi della benzina e l'ossigeno dell'aria.

3° L'azione degli antidetonanti si esplica sostanzialmente nel senso che essi impediscono od attenuano la formazione di tali perossidi.

4° Poichè la zona termica di esistenza dei perossidi suddetti è compresa fra i 120° ed i 300°, ne consegue che se si aumenta sufficientemente la temperatura della miscela carburata introdotta nei cilindri del motore, è possibile superare rapidamente tale zona pericolosa ed evitare quindi la detonazione.

5° L'influenza dei perossidi si fa sentire anche nei motori ad iniezione liquida derivati dal motore Diesel, ma in senso diametralmente opposto, ossia: i combustibili che dànno luogo alla detonazione nei motori a scoppio per effetto della formazione di tali perossidi sono invece quelli che consentono il funzionamento più regolare e più silenzioso nei motori ad iniezione liquida.

Targhe di nazionalità dei veicoli automobili.

Si rammenta agli automobilisti che la targa di nazionalità prescritta dalla Convenzione Internaz. sulla Circolazione automobilistica (annesso C), deve recare le *lettere nere su fondo bianco*. Non osservando questa prescrizione — avverte l'Alleanza Internaz. di Turismo — gli automobilisti potranno averne qualche noia, particolarmente al passaggio delle dogane, dove il principio viene fatto rigorosamente osservare.

Facilitazioni per gli automobilisti che si recano in Austria.

Il Ministero delle Finanze dell'Austria ha accordato una facilitazione agli automobilisti stranieri che si recano in Austria, concedendo ad essi di trattenersi con la loro macchina nel Paese fino ad un periodo di tre mesi senz'obbligo di versamento di tassa, dietro copertura di un *carnet* o di un trittico austriaco.

Per ottenere detto documento, gli interessati debbono dichiarare per iscritto che la loro permanenza in Austria è esclusivamente motivata da scopo turistico e non commerciale; gli interessati debbono inoltre dimostrare, anche senza esservi invitati, il mantenimento del limite d'impiego della concessione coll'esibizione di tutte le registrazioni di dogana, dopo scorso l'anno solare, alla Direzione Generale delle Finanze o all'Ufficio Superiore Doganale in Vienna.

La permanenza in Austria a scopo di caccia è considerata valida ai fini dell'agevolazione, allo stesso titolo di quella concessa a scopi turistici.

Le dichiarazioni degli interessati vengono, naturalmente, controllate e gli eventuali abusi nell'utenza della facilitazione loro concessa vengono puniti, oltre che a termini di legge, anche con l'esazione della tassa d'entrata.

Una slitta-automobile con propulsione ad elica aerea per i trasporti invernali in Russia.

Per assicurare i trasporti anche durante l'inverno, vennero studiate e messe sul mercato delle slitte ad elica aerea, atte a camminare sopra la neve e sopra i fiumi e i laghi gelati. La slitta è mossa da un'elica collocata posteriormente e azionata da un motore del tipo d'aviazione. Il corpo della slitta, interamente metallico (acciaio e duralluminio), ha la forma di una carlinga di aeroplano. La parte anteriore è aperta e vi trovano posto due conducenti; nella parte posteriore, che è a cabina chiusa, stanno i passeggeri in numero di quattro, e i bagagli. Questo nuovo velocissimo mezzo di trasporto, sperimentato nello scorso inverno, ha già incontrato il più vivo favore del pubblico e si prevede che sarà destinato ad una larga diffusione.

Benzina « Littoria ».

Il Ministero delle Finanze, ha autorizzato la preparazione e la vendita del carburante « Littoria » costituito da una miscela di benzina, alcool etilico assoluto, benzolo ed etere etilico.

L'alcool assoluto, da impiegare in esenzione da imposta, nella preparazione del suddetto carburante sarà denaturato nei modi prescritti col Decreto Ministeriale 9 aprile 1930, sotto l'osservanza delle norme dettate col Decreto Ministeriale 9 dicembre 1931, N. 9938.

Sul benzolo che entra in miscela con la benzina per la preparazione del carburante in parola, sarà riscossa la tassa di vendita.

Il carburante « Littoria » è esente dai vincoli della circolazione e del deposito stabiliti per gli spiriti adulterati. Le materie prime dovranno, prima dell'uso, essere verificate dal competente Laboratorio chimico delle Dogane.

Riduzione del dazio doganale sugli autoveicoli in Tripolitania.

Con Decreto Governatoriale N. 6022, è stato ridotto in Tripolitania dall'8 % al 5 % il dazio doganale sul valore degli autoveicoli di origine e provenienza italiana.

MOTOCICLISMO

Norme per i possessori di motocicli.

E' uscito il *R. Decreto-legge 29 giugno 1933-XI, N. 1093*, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 2 settembre, riguardante la materia di regolamentazione motociclistica.

Si riproducono qui per comodità dei lettori le norme del decreto stesso e si riassumono di seguito le norme ministeriali.

« *Art. 1.* — Sono abrogate le disposizioni riguardanti le motoleggere, quelle relative al collaudo ed alle licenze di circolazione per i motocicli, nonchè le disposizioni riguardanti il minimo di età, l'esame di idoneità a condurre e le patenti di abilitazione per i conducenti dei motocicli stessi, di cui al R. Decreto-legge 2 dicembre 1928, N. 3179 ».

« *Art. 2.* — I motocicli e le motoleggere assumono la denominazione unica di motocicli ».

« *Art. 3.* — I motocicli devono essere muniti di targa di riconoscimento ed immatricolati presso le Regie Prefetture ».

« *Art. 4.* — Per i motocicli il cui motore se a scoppio abbia una cilindrata complessiva non superiore a 175 cc. e se di altro tipo una potenza non superiore a 3 HP, è dovuta la tassa di circolazione stabilita dall'art. 24 del R. Decreto-legge 20 settembre 1926, N. 1643, ed il contributo di miglioramento stradale di cui all'art. 2 del R. Decreto-legge 29 dicembre 1927, N. 2446.

« Per i motocicli di potenza superiore sono dovute le tasse di cui alle tariffe allegato A del R. Decreto-legge 30 dicembre 1923, N. 3283 ».

« *Art. 5.* — Per l'accertamento di potenza dei motocicli e relativa documentazione, si applicano le disposizioni di cui all'art. 69 del R. Decreto-legge 2 dicembre 1928, N. 3179 ».

« Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge. Il Ministro proponente è autorizzato alla presentazione del relativo disegno di legge ».

Limiti del provvedimento. - Mentre da una circolare del Ministero delle Comunicazioni (Ispettor. Gen. Ferrovie Tranvie e Automobili) in data 4 settembre, N. 17771, si rilevava che il decreto « nulla innova a quanto fino ad ora praticato per le motocarrozzette ed i motofurgoncini » e quindi questi e quelle avrebbero dovuto essere guidati da conducenti patentati e muniti di licenza di circolazione, una recente Circolare Prefettizia chiarisce che il Ministero delle Comunicazioni, modificando le istruzioni a suo tempo impartite, ha partecipato che « per effetto del suddetto R. Decreto-legge 29 giugno 1933-XI, N. 1093, *anche le motocarrozzelle ed i motofurgoncini rientrano nella denominazione unica di motocicli* ». Ciò stante, anche tali autoveicoli, vengono a beneficiare delle facilitazioni accordate dal decreto.

Abolizione della patente di abilitazione. - In virtù del decreto è da tale data abolita la patente di abilitazione per condurre i motocicli. Però per conseguire il permesso internazionale di condurre, per guidare motocicli all'estero, sonò prescritte alcune altre formalità, che sarà bene conoscere.

Così per il conseguimento del permesso internazionale a condurre, se i conducenti sono già muniti di vecchia patente di abilitazione per condurre motocicli, o di patente per condurre motocicli con carrozzetta laterale, in corso di validità, potranno ottenerlo su presentazione della patente di cui sono in possesso. Ove invece essi ne siano sprovvisti, dovranno — semprechè abbiano compiuto gli anni 18, come prescritto dalle vigenti norme internazionali (Convenzione di Parigi 24 aprile 1926) — conseguire un apposito certificato di idoneità, che è rilasciato dal Circolo Ferroviario di Ispezione, previo esame da espletarsi in conformità alle norme fino ad ora seguite per gli esami dei motocicli e rimaste in vigore per gli esami a condurre motocarrozzette e motofurgoncini.

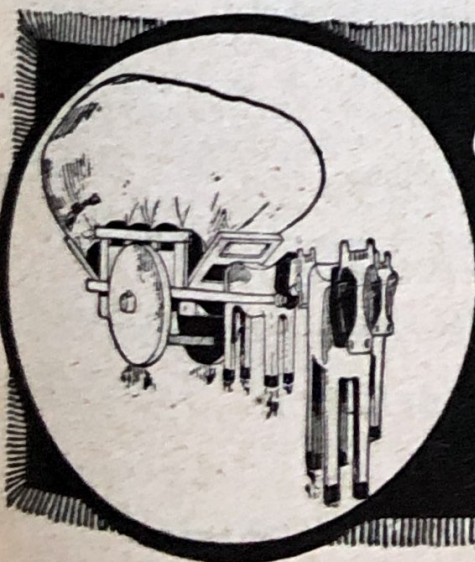
Per il conseguimento del certificato di idoneità in parola, anzichè produrre tutti i documenti prescritti dall'art. 83 del R. Decreto 2 dicembre 1928, N. 3179, basterà presentare una domanda corredata da due fotografie, esibendo nel contempo qualsiasi documento dal quale possano rilevarsi le generalità, l'età e la residenza del titolare e dal quale possa arguirsi la sua moralità; nei casi in cui l'ingegnere esaminatore abbia fondati dubbi sulla capacità fisico-psichica del titolare, potrà richiedere il certificato medico.

Collaudo, immatricolazione, autorizzazione. – L'art. 1 del decreto abolisce il collaudo e la licenza di circolazione. Ma per fare l'accertamento della potenza ai fini fiscali, sono prescritte la visita e la prova del motociclo.

Per l'immatricolazione e il rilascio dell'autorizzazione alla circolazione, che tiene luogo della licenza, sono prescritte alcune lodevoli semplificazioni, essendo tali formalità sfrondate della solita documentazione. Ma questi vantaggi sono parzialmente frustrati dall'obbligo della documentazione necessaria per l'iscrizione al P.R.A., come oltre si vedrà.

Il numero di immatricolazione verrà assegnato dai Circoli Ferroviari d'Ispezione all'atto stesso del rilascio dell'autorizzazione alla circolazione. E poichè l'art. 3 stabilisce che i motocicli saranno immatricolati presso le RR. Prefetture, i Circoli Ferroviari d'Ispezione dovranno provvedere a dare comunicazione alle competenti Prefetture, nella cui circoscrizione risiede il titolare dell'autorizzazione alla circolazione, degli estremi di dette autorizzazioni e dei numeri di riconoscimento assegnati.

Tali comunicazioni dovranno essere fatte dal Circolo alle Prefetture entro le 24 ore dal momento del rilascio del citato documento.

Le autorizzazioni alla circolazione devono poi essere rilasciate con l'avvertenza che le

generalità e la residenza dei proprietari degli autoveicoli saranno rilevati dai Circoli da qualsiasi documento idoneo di cui i proprietari stessi siano in possesso.

La nuova targa di riconoscimento. – Con l'occasione il Ministero ha creduto opportuno cambiare pei motocicli le caratteristiche della targa, la quale deve avere le dimensioni di mm. 165 × 165, e porterà in carattere azzurro su fondo bianco il numero d'immatricolazione, seguito dalla sigla della provincia, costituita da lettere secondo la tabella *A*) allegata al R. Decreto-legge 2 dicembre 1928, N. 3179.

Per i motocicli in circolazione all'entrata in vigore del R. Decreto-legge 29 giugno 1933, N. 1093, la targa di cui sono provvisti, dovrà essere sostituita con quella di nuovo tipo solo quando ciò si renda necessario per passaggi di proprietà, ovvero per cambiamenti di residenza del titolare, che involga cambiamento di provincia, per smarrimento, per usura, ecc. Fino a quando ciò non si verifichi, restano valide le licenze di circolazione e le targhe di riconoscimento di cui i motocicli sono provvisti.

Iscrizione al Pubblico Registro Automobilistico. – Avendo la nuova legge unificato sotto la categoria e la denominazione dei motocicli anche le motoleggere, è derivato che, a norma dell'art. 1 del R. Decreto-legge 15 marzo 1927, N. 436, che assoggetta all'iscrizione al P. R. A. i motocicli, escludendone le motoleggere, *anche queste devono ora essere iscritte*. E' così tacitamente e implicitamente abrogata la detta esclusione a favore delle motoleggere. Del resto, per facilitare le vendite a credito, i fabbricanti avevano richiesto tale iscrizione per l'accensione eventuale del privilegio a garanzia dei venditori non soddisfatti. E questa è anche l'interpretazione data dal Ministero delle Finanze (Circ. 23 settembre 1933, N. 75609).

Quindi tutti i motocicli devono iscriversi al P. R. A., sottostando alla prescritta documentazione probatoria e alle varie formalità di richiesta, ecc.

Non è stata risolta la questione dei passaggi di proprietà nei riguardi dell'immatricolazione. Non si sa se essi devono essere annotati sull'autorizzazione dalle Prefetture a norma dell'art. 71 del Cod. strad., o dai Circoli Ferroviari che ora devono eseguire pei motocicli le operazioni dell'immatricolazione. Sembra che la prima soluzione sia la più esatta, perchè conforme alla legge.

Tassa di circolazione. – L'art. 4 del R. Decreto, sia per la espressione letterale, sia per lo spirito che ha animato il legislatore, sembrerebbe che sottoponga i motocicli fino a 175 cmc. di cilindrata alla tassa di circolazione (L. 30) e all'aumento di due quinti (L. 12) disposto con il R. Decreto-legge 29 dicembre 1927; mentre sottoporrebbe solo alla tassa di circolazione e non al relativo aumento i motocicli di cilindrata e potenza superiore. Questa interpretazione risponderebbe anche ad una maggiore equità, rendendo meno grave la sproporzione prima esistente fra la tassa dovuta sui motocicli fino a 3 HP e quella dovuta pei motocicli di potenza superiore. Tuttavia, in difetto di più esplicite istruzioni gli uffici esattori continuano ad esigere su tutti i motocicli, anche su quelli di cilindrata superiore a 175 cmc. la tassa con l'aumento dei 2 quinti.

Sui motocicli con carrozzino e con furgoncino la tassa è stata poi aumentata, quando la loro cilindrata non è superiore a 175 cmc.

Trasporto di altre persone sui motocicli. – Nessuna indicazione di legge, come nessun decreto ministeriale o prefettizio limita la facoltà di trasporto di altre persone sui motocicli, oltre il conducente. Vi è stato tuttavia il Comune di Firenze, che, in margine alla legge, ha regolamentato la materia, con concetti di grande severità, nel territorio di sua giurisdizione, sollevando vivo allarme nel mondo motociclistico che vede minacciata da un regolamento urbano una facoltà che la legge non ha creduto di limitare.

Il regolamento fiorentino suona infatti così: « E' del pari vietato al conducente di trasportare sui motocicli altre persone. Quando si tratti di una motocicletta a tre ruote è vietato al conducente di trasportare altre persone sul telaio del veicolo e di accogliere nel carrozzino laterale un numero di persone maggiore di quello corrispondente al numero dei sedili ».

Le motoleggere. – Il decreto non contiene disposizioni transitorie che stabiliscano l'applicazione di esso nei riguardi delle 65.000 motoleggere in circolazione dalla data del decreto stesso. Da ciò deriverebbe che per esse sussistano le norme precedenti, cioè che possano circolare senza targa e con il foglio di accertamento di potenza e che non siano obbligate all'iscrizione nel P. R. A.

Nè le disposizioni ministeriali hanno provveduto sinora a dare le norme relative.

Se invece, nel silenzio del decreto, si debba ad esso dare effetto retroattivo, ed interpretarlo nel senso che anche le motoleggere, col cambiamento del nome, debbono assoggettarsi alle nuove norme, ne derivano ai rispettivi proprietari l'obbligo: *a*) di nuova autorizzazione alla circolazione, previa visita e prova della macchina; *b*) acquisto di una targa; *c*) iscrizione al P. R. A.

TURISMO

Per la denuncia dei prezzi degli Alberghi per il 1934.

Il Commissariato per il Turismo, ha richiamato l'attenzione dei Gruppi Alberghi e Turismo in seno alle Federazioni Provinciali Fasciste del Commercio, sulle istruzioni a suo tempo emanate per la raccolta delle denuncie dei prezzi degli alberghi.

Il Commissariato, alle norme in dette istruzioni fissate, aggiunge le seguenti raccomandazioni:

a) di rammentare a tutti i conduttori di esercizi alberghieri (associati o no) l'obbligo della denuncia, la quale deve essere effettuata con le modalità e nei termini fissati dalla legge. Qualora venisse presentata alla Federazione una denuncia incompleta o contenente correzioni o modifiche apportate al testo del modulo regolamentare, dovrà senz'altro essere restituita all'interessato, invitandolo a presentare — sempre nei termini prescritti — una nuova denuncia regolare.

b) di trasmettere al Commissariato per il Turismo improrogabilmente entro il 5 novembre p. v. ed *in una sola volta*, il complesso delle denuncie pervenute alle Federazioni;

c) di accompagnare le denuncie con un elenco preciso, verificando, prima di effettuarne l'invio al Commissariato per il Turismo, che non manchi alcuna delle denuncie di cui all'elenco stesso;

d) di fare in modo che anche gli esercizi stagionali, cioè quelli aperti soltanto durante parte dell'anno, provvedano ad effettuare la denuncia entro il 15 ottobre, non essendo ammessa alcuna eccezione all'osservanza della legge;

e) di segnalare al Commissariato per il Turismo quegli esercizi di particolare importanza che risultassero inadempienti all'obbligo della denuncia;

f) di controfirmare le eventuali variazioni che le Federazioni dovessero apportare di autorità alle denuncie degli albergatori.

Circa la determinazione dei periodi stagionali per l'applicazione dei prezzi di alta e bassa stagione (art. 2 della legge 16 maggio 1932, N. 557) il Commissariato per il Turismo adotterà i periodi stagionali segnalati per l'anno in corso, a meno che le Federazioni non ritengano necessario apportare qualche modificazione alle precedenti comunicazioni. È inteso però che tali modificazioni dovranno pervenire non più tardi del 5 novembre e che in difetto di comunicazioni in proposito il

Commissariato riterrà senz'altro confermati i periodi stagionali adottati nel 1933.

Il Commissariato per il Turismo fa assegnamento sulla massima diligenza da parte dei Gruppi nel lavoro di raccolta, controllo ed invio delle denuncie per l'anno 1934.

Un nuovo servizio automobilistico di lusso Roma-Nizza e ritorno.

Per iniziativa di una nota Ditta milanese, si è recentemente inaugurato un servizio turistico di lusso da Roma a Nizza e ritorno.

Il servizio viene effettuato a mezzo di autovetture tipo Pullmann da gran turismo, espressamente costruite a tale scopo. Queste vetture-salon sono montate sopra telai Omicron Lancia, con motore da 95 HP, e possono raggiungere una velocità massima di 70 km. all'ora. Dette vetture, assai larghe e confortevoli, sono capaci di 24 posti in 8 file da 3, con poltrone comodissime il cui schienale è capace di assumere tre diverse inclinazioni, a seconda del desiderio del viaggiatore. Ogni poltrona porta nella parte posteriore dello schienale un tavolino ribaltabile, ad ogni posto è inoltre annessa una cuffia per radio. Un microfono, installato presso il posto del cicerone, permette ai singoli viaggiatori di udire distintamente, a mezzo della cuffia, le spiegazioni riguardanti il paesaggio che si va a mano a mano attraversando. Le autovetture sono munite di frigorifero, di bar e di toilette e sono dotate di una *capote* scorrevole a comando, azionata da un apposito motore elettrico.

Le partenze avvengono da Nizza tutti i sabati alle 7 antimeridiane e l'arrivo avviene a Roma nella serata, percorrendo l'itinerario segnato dalle tappe seguenti:

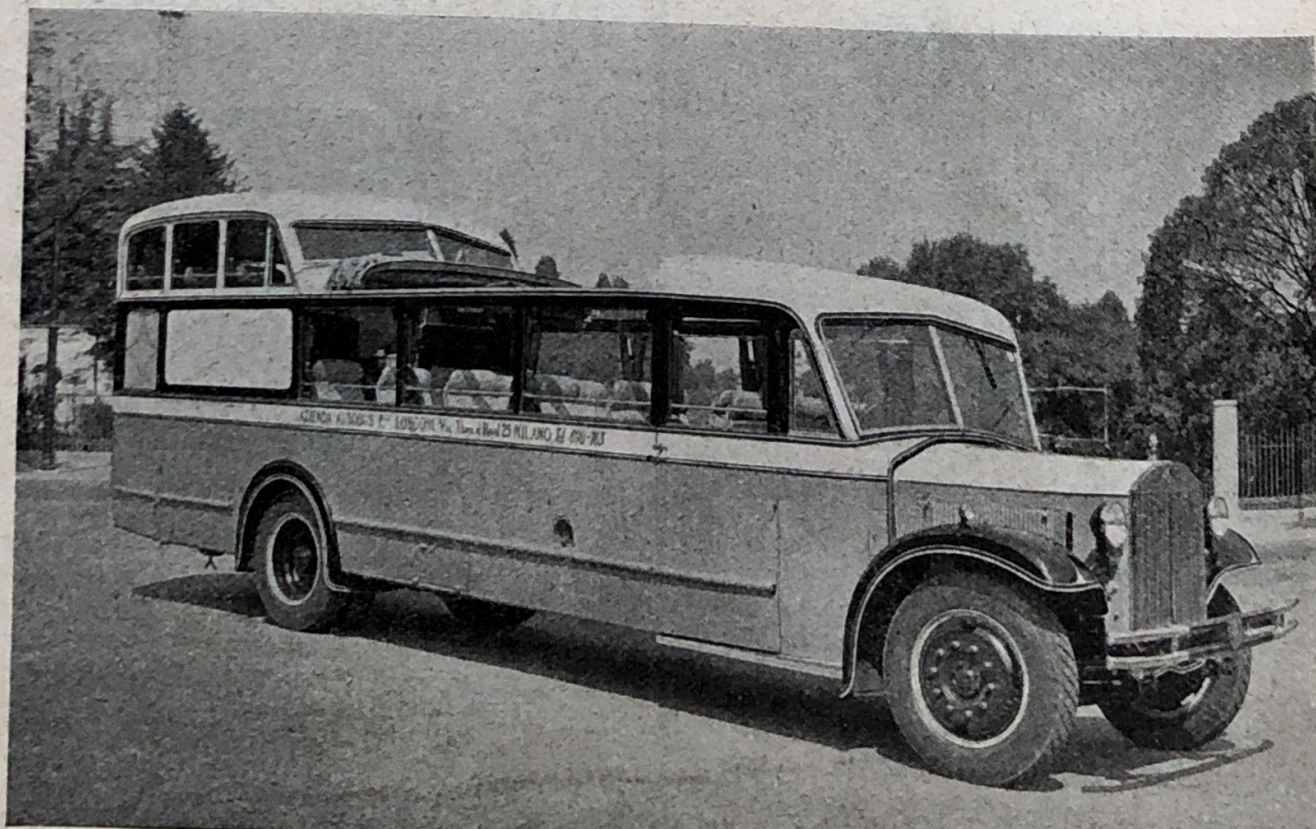
Nizza - San Remo - Alassio - Genova - Rapallo - Viareggio - Pisa - Roma.

I turisti stranieri possono così trattenersi a Roma tre giorni interi e ripartire il mercoledì successivo, pure alle 7 antimeridiane, per essere di ritorno a Nizza nella serata.

Il successo di questo nuovo ed utilissimo servizio di grande turismo si è già delineato fin d'ora come assai notevole e noi ci compiacciamo per questa opportuna iniziativa che costituisce un'altra interessante affermazione del turismo italiano all'estero.

Un nuovo albergo a Brescia.

E' stato da poco tempo inaugurato a Brescia l'« Albergo Vittoria », che occupa uno dei grandi palazzi eretti nel nuovo centro monumentale della città.

Costruito e gestito dalla Soc. Bresciana Autovie, su progetto dell'Ing. E. Dabbeni, l'albergo dispone di 60 camere e di 80 letti; è distribuito su quattro piani, di cui quello terreno è per tre lati fornito di largo e arioso porticato, che gira intorno all'aula, alla sala di ristorante e ad altre sale minori, di convegno, lettura, ecc. Nel palazzo, così all'esterno, come all'interno, è stato, fatto larghissimo uso di marmi pregiati; le camere sono tutte modernamente e razionalmente arredate e illuminate; i servizî tecnici, stabiliti nei sotterranei sono l'ultimo portato in materia. La città delle X Giornate si è così arricchita di un nuovo valido strumento di sviluppo turistico.

UNA DELLE CONFORTEVOLI E POTENTI VETTURE CHE SONO ADIBITE AL SERVIZIO AUTOMOBILISTICO DI LUSSO ROMA-NIZZA E RITORNO.

Accordo Italo-Austriaco per la libera circolazione turistica.

Mediante scambio di nota avvenuto fra il nostro Ministero degli Affari Esteri e l'Incaricato d'Affari d'Austria a Roma, è stata disciplinata la circolazione dei turisti dei due Paesi nelle zone di confine.

La nota precisa che gli appartenenti ad associazioni alpinistiche e di turismo designate di comune accordo e che saranno muniti di *Carta di Turismo* rilasciata dalle autorità di polizia competenti potranno nel periodo dal 1º giugno al 30 settembre di ogni anno lasciare la frontiera attraverso i passaggi che vengono più avanti stabiliti. La *Carta di Turismo* sarà rinnovata ogni anno e sarà valevole solamente per il periodo 1º giugno-30 settembre.

I turisti che vogliono profittare del vantaggio suddetto e che continuino il loro viaggio verso l'interno dell'altro Paese contraente, dovranno essere muniti anche di un documento di viaggio normale (passaporto nazionale valido) sul quale dovranno far apporre, al passaggio alla frontiera, il timbro dell'autorità di polizia del Paese nel quale essi entrano.

L'apposita Commissione nominata per delimitare le zone di cui sopra, ha emesso il seguente verbale: « Di comune accordo vengono delimitate, come risulta dalle carte allegate, le seguenti zone:

« 1ª zona, che comprende i seguenti passi: Giogo Alto (Hochjoch); Giogo Basso (Niederjoch); Bocchetta dell'Altissima (Hochwilde); Passo del Rombo (Timmel Joch);

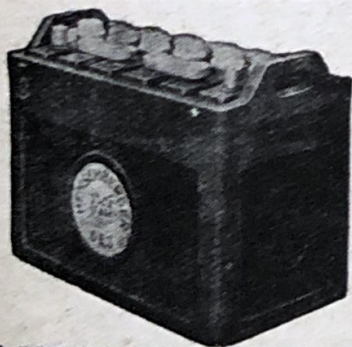
« 2ª che comprende i valichi di Forcella di Malavalle (Sonklarscharte) (che si aggiunge di comune accordo a quelli già approvati nella prima seduta); Campo del Prete (Pfaffennieder); Cima Libera (Wilde Freiger); Forcella di Cima Libera (Freiger Scharte);

« 3ª che comprende il Passo di Vizze (Pfitscher Joch);

« 4ª che comprende il Passo dei Tauri (Krimmler Tauern), il Passo di Gola (Klamml Joch); la Bocchetta di Passo Lungo (Lenksteinjoch) e il Passo di Stalle (Staller Sattel);

« 5ª che comprende la Forcella di Dighas (Tilliacherjoch), il Passo dell'Oregone (Hochalplijoch), il Giogo Veranis (Ofnerjoch), il Passo di Volaia (Wolajapass) e il Passo di Monte Croce Carnico (Plöckenpass);

« 6ª che comprende il Passo di Pramollo (Nassfeld) ».

All'accordo suddetto vien ora data, con apposito R. Decreto, piena ed intera esecuzione.

FERROVIE

Viaggi a riduzione durante l'Anno Santo 1933-34.

Alle norme già pubblicate alla pag. *192* del Notiziario di maggio sono apportate le seguenti *aggiunte e modificazioni:*

1. – Ai pellegrini che desiderano effettuare la visita ai Santuari ammessi, prima di giungere a Roma, anzichè dopo è consentito di acquistare, in base allo scontrino N. 1 del libretto, un biglietto di andata e ritorno con itinerario inverso a quello stabilito in precedenza, e cioè:

valido per l'*andata* ad una delle località sedi dei Santuari citati e pel *ritorno* in Roma.

In conseguenza è pure consentita, prima di giungere a Roma, l'utilizzazione degli scontrini dal N. 2 al N. 7.

2. – La facoltà di seguire, nel viaggio di andata per Roma, la via di Torino, alle condizioni indicate nel 2° capoverso del paragrafo 7 del Capo II è ammessa anche per i pellegrini provenienti dall'estero, via Breil.

3. – Ai pellegrini in transito per Ancona o per Falconara è data facoltà di visitare il Santuario di Loreto verso pagamento del prezzo relativo al percorso (da considerare a parte agli effetti della tassazione) Ancona-Loreto e viceversa, o Falconara-Loreto e viceversa con la riduzione competente (metà prezzo della tariffa ordinaria differenziale se isolati e 70 per cento se in comitiva di almeno 25 persone).

4. – Per l'effettuazione dei treni speciali, invece dell'importo di 600 posti di 3ª classe a riduzione del 70 per cento di cui al paragrafo 3 del Capo III, dovrà essere garantito il prodotto minimo stabilito all'art. 6 delle Tariffe Viaggiatori. Anche il deposito cauzionale è stabilito nell'importo indicato dal detto art. 6 (L. 50 oltre gli aumenti).

Facilitazioni ferroviarie e marittime, per la Stagione Turistica della Tripolitania.

Nell'intento di favorire un maggiore afflusso di visitatori in occasione della prossima stagione turistica, sono state concesse, per interessamento del Ministero delle Colonie, varie ed importanti facilitazioni di viaggio per la Tripolitania.

E' stato inoltre consentito, allo scopo di permettere lo svolgimento di un più ricco e meglio distribuito programma di attrazioni, limitato ora ai soli due mesi primaverili in occasione della Fiera, che la stagione turistica tripolitana decorra dal 1° ottobre di ogni anno al 30 giugno dell'anno successivo.

Pertanto dal 1° ottobre al 31 dicembre p. v. è stato autorizzato il rilascio di biglietti ferroviari di andata e ritorno a *riduzione del 50 %* in destinazione di Palermo e Siracusa, a favore degli accorrenti a Tripoli per la stagione turistica. I biglietti acquistati durante tale trimestre saranno validi 30 giorni se rilasciati dalle stazioni della Sicilia.

Per il periodo 1° gennaio-14 febbraio i visitatori potranno giovarsi delle riduzioni ferroviarie del 50 % in vigore per la « Primavera Siciliana » e dal 15 febbraio al 31 maggio (ultimo giorno utile per poter partire dall'Italia) di quelle del 50 % ricorrenti, come di consueto, per l'annuale periodo fieristico.

Per quanto riguarda i viaggi marittimi, la Società « Tirrenia » si è dichiarata disposta a concedere dal 1° ottobre di ogni anno al 30 giugno dell'anno successivo la *riduzione del 30 %* sul prezzo di passaggio di andata e ritorno fra i porti del Regno e quello di Tripoli (letto, vitto, tasse e diritti esclusi).

Durante il periodo coincidente con la Fiera Campionaria tale riduzione sarà elevata, come di consueto, al 50 %.

In tal modo la stagione turistica della Tripolitania, che prima era limitata ai soli due mesi primaverili coincidenti col periodo fieristico, è stata notevolmente ampliata.

Il grande successo dei treni popolari.

I giornali quotidiani hanno già riportato le cifre riflettenti il movimento dei treni popolari di quest'anno. Trattasi di cifre veramente imponenti, che non è superfluo registrare in questa Rivista affinchè di esse rimanga un'eco meno fuggevole di quella che lascia appunto un quotidiano.

Nei mesi dal giugno al settembre di quest'anno, ben 870.528 viaggiatori hanno partecipato alle gite popolari, per le quali furono effettuate 1064 coppie di treni straordinari ed utilizzate 245 coppie di treni ordinari.

Nello stesso periodo dell'anno X, parteciparono alle gite popolari 833.943 viaggiatori. Dal confronto risulta perciò che nell'anno XI furono trasportati 36.585 viaggiatori in più dell'anno precedente. Tale aumento risulta notevolissimo, quando si ponga mente che esso si ebbe nonostante le numerose riduzioni del 70 %, concesse per lunghi periodi e per vari centri, per alcuni dei quali (ad esempio Roma) non si effettuarono treni popolari, e nonostante le forti facilitazioni concesse per le escursioni festive, nella misura dal 50 al 70 %, a favore di tutte le stazioni della rete.

Il commento ufficioso finale è significativo. Tengasi infatti presente che nel solo mese di settembre vi sono state le seguenti località, oltre Roma, nelle quali si poteva andare, isolatamente o in gruppi a seconda dei casi, fruendo della riduzione del 70 %: Bari, Ferrara, Livorno, Merano, Milano, Napoli, Venezia, Firenze, Torino. Non senza considerare che molte località di interesse turistico o mèta di escursione si potevano agevolmente raggiungere durante i giorni festivi con biglietti a riduzione del 70 %, purchè vi fossero 15 persone d'accordo per costituire una comitiva.

I nostri treni popolari sono presi come esempio all'estero. Sappiamo che una Commissione dell'Unione Internazionale delle Ferrovie, che doveva riunirsi in settembre per esaminare

appunto i risultati dei treni popolari, ha rinviato la sua riunione a novembre per poter prima conoscere al completo i risultati dei treni popolari italiani durante la stagione estivo-autunnale di quest'anno.

Il movimento dei viaggiatori sulle Ferrovie dello Stato nell'anno finanziario 1932-33.

Il movimento dei viaggiatori sulle Ferrovie Italiane dello Stato, desunto dal numero dei biglietti venduti, nel periodo dal luglio '32 al giugno '33 è stato complessivamente di 80.457.562. Di questi: 1.365.270 di 1ª classe; 7.900.948 di 2ª classe; 71.191.344 di 3ª classe. Le percentuali fra le diverse classi sono state rispettivamente: 1,70 %, 9,82 %; 88,48 %. Da queste cifre si desume l'assoluta prevalenza della classe inferiore: aggiungiamo che si accentua sempre più la tendenza, già notata altre volte in questa rubrica, del declassamento verso la 3ª classe in confronto agli anni precedenti.

Il prodotto è stato complessivamente di L. 1.182.371.908, di cui: L. 95.958.652 per la 1ª classe; L. 320.885.028 per la 2ª classe; L. 765.528.228 per la 3ª classe.

Esiste una diminuzione complessiva nel quantitativo dei viaggiatori del 3,68 % e nei prodotti del 6,27 % in confronto del precedente esercizio 1931-32. Peraltro nel mese di aprile 1933 si è avuto un aumento in confronto del corrispondente mese dell'anno 1932: del 13,28 % nel numero dei viaggiatori e dell'11,99 % nei prodotti.

Venendo a considerare alcune categorie di biglietti, si osserva che è aumentato il numero dei biglietti di abbonamento speciali ed è diminuito quello in opposto degli abbonamenti ordinari per l'intera rete. Il quantitativo degli abbonamenti per l'anno 1932-33 è stato precisamente di 160.816: di cui 63.853 ordinari; 2593 intera rete; 30.888 speciali (o a serie); 63.482 per studenti, impiegati, ferrovieri e loro famiglie. Si sono poi vendute anche 18.419 carte di autorizzazione per acquisto di biglietti a metà prezzo.

Volendo però considerare non l'anno finanziario 1932-33 in confronto del 1931-32, ma il primo semestre del '33 in confronto del corrispondente semestre del '32 risulta che la diminuzione nel movimento dei viaggiatori è discesa dal 6,44 % al 0,14 %.

Automotrici « Breda » in servizio sulla linea ferroviaria Firenze-Livorno.

Dal giorno 20 settembre sono state istituite, utilizzando la linea ferroviaria statale, due corse tra Firenze e Livorno effettuate con automotrici « Breda ». Tali corse faranno servizio viaggiatori anche da Empoli a Pisa. Esse, a somiglianza di quelle istituite da Firenze a Siena, vengono effettuate con le automotrici, che offrono soltanto 72 posti a sedere.

Anche per l'uso di queste corse verrà riscosso un supplemento del 15 per cento sul biglietto di terza classe.

A proposito delle autovetture utilizzate per questo servizio, dobbiamo qui aggiungere che appunto a questo tipo particolare, costruito dalla *Ditta Breda* di Milano (e non dalla Ditta Fiat di Torino come fu detto), va riferita la descrizione da noi pubblicata alla pag. *408* del Notiziario dello scorso fascicolo.

Innovazioni utili nelle stazioni.

Alla biglietteria di Roma Termini è stato aperto uno sportello per le informazioni e per gli eventuali reclami sul servizio biglietti. Il movimento notevole di pellegrini e di forestieri, oltre quello normale già notevole di per sè, della Stazione centrale di Roma, la possibilità di varie combinazioni che offrono ora le molte facilitazioni e riduzioni di tariffa, hanno concorso a mettere in rilievo la necessità dell'apertura di questo servizio.

Al nuovo sportello è un continuo andirivieni di persone, alle quali si offre modo, con un regolare servizio di informazioni, di conoscere preventivamente quale è la spesa che debbono incontrare per il viaggio, quale tipo di biglietto è preferibile acquistare per le loro esigenze, quale via è consigliabile di seguire, in quali casi si può ottenere un rimborso e così via.

Queste istituzioni risultano di certo utili tanto per il pubblico, che così è ben servito, quanto per la Ferrovia, che indirettamente fa della pubblicità ai propri servizi e mette in maggior evidenza la convenienza dei mezzi che offre al pubblico.

Il trasporto gratuito dei conduttori di comitive.

Come forse è già noto a molti, le Ferrovie, per agevolare l'organizzazione dei viaggi in comitiva e allo scopo di incrementare sempre più tale tipo di viaggi, usano accordare il trasporto gratuito del conduttore di comitive. Si riportano qui appresso le disposizioni adottate in senso veramente molto liberale per la nuova tariffa comitive del servizio italo-germanico via Svizzera e via Austria.

Il trasporto gratuito al conduttore è concesso nella seguente misura: ad 1 conduttore per comitive di 15 persone; a 2 per comitive di almeno 51 persone; a 3 per comitive di almeno 101 persone.

Trattandosi poi di viaggi in treni speciali, il trasporto gratuito viene concesso sui percorsi italiani a 3 conduttori,

SPORT

Automobilismo.

Il susseguirsi delle vittorie dell'industria italiana rappresentata da *Alfa Romeo* e da *Maserati* nella quasi totalità delle corse automobilistiche svoltesi in Europa nel corso del mese di settembre, e il compiacimento per queste affermazioni furono offuscati a Monza dai gravi incidenti verificatisi nel corso del Gran Premio di Monza. Mentre, come è noto, il *Gran Premio d'Italia* disputatosi nella mattinata su 500 km. si era chiuso nel modo più regolare e brillante con la meravigliosa vittoria di Fagioli sulla monoposto Alfa Romeo alla spettacolosa velocità di 174 km. 740, la corsa pomeridiana fu fatale a tre assi del volante: i due italiani Campari e Borzacchini e il francese Czaikowski. Il destino si accanì quel giorno contro lo sport nazionale, contro l'autodromo e soprattutto contro campioni che erano tra i più cari alla folla. Alla memoria dei tre valorosi guidatori inviamo il nostro commosso saluto.

Sul non facile *circuito Masaryk*, svoltosi sulle strade dei dintorni di Brno, rese ancor più infide dalla pioggia, il francese Chiron, appartenente alla « Scuderia » Ferrari e a bordo della monoposto Alfa Romeo, vinceva nettamente di circa quattro minuti davanti a Fagioli alla media di 102 km. 200.

Il *Gran Premio di Spagna* svoltosi il 24 settembre, ha riunito a San Sebastiano sul non facile Circuito di Lasarte quattordici concorrenti soltanto, ma quattordici autentici « assi ». Molta attesa vi era per il debutto della nuova Bugatti, ma le vetture italiane Alfa Romeo e Maserati si mostrarono ancora all'altezza della loro riputazione. Meno fortunate le Maserati che lamentarono gli incidenti di Taruffi e di Nuvolari, che era stato il dominatore, le Alfa Romeo conquistarono le prime due posizioni con Chiron e con Fagioli, i quali da un po' di tempo finiscono sempre in quest'ordine. Chiron con l'Alfa Romeo monoposto compì i 30 giri del Circuito pari a 519,450, alla media di 135,200. A cinque minuti era Fagioli. Terzo e quarto finivano Lehoux e Varzi su Bugatti.

Nello stesso giorno e con cattivo tempo si svolse in Austria la *corsa in salita al Semmering* km. 10. La categoria « corsa » oltre 3000 cmc. fu vinta da Pontremoli su B.M.P. alla media di 112 km.; la classe fino a 3000 cmc. toccò a Balestrero su Alfa Romeo; la classe fino a 2000 fu riportata da Perrone su Maserati; la categoria sport per la classe 1500 fu vinta da Mesch su Alfa Romeo, per la 2000 da Gastar su Alfa Romeo e per la 3000 da Tadini pure su Alfa Romeo.

Anche in Svizzera *al Monte Ceneri* la stessa giornata fu propizia ai colori italiani. Nelle vetture da turismo vinsero: Nuroni (Lancia) nella classe 1500, Pilloud (Fiat) nella classe

3000; nelle vetture sport: Frey (Fiat) nella classe 1100, Clerici (Salmson) nella 1500; signorina Peduzzi (Alfa Romeo) nella 2000; Bonetto (Alfa Romeo) nella 3000; nella categoria esperti fu primo Marinoni su Alfa Romeo. Nelle vetture da corsa vinsero: Castelbarco (Maserati) nella 1500; Pedrazzini (Maserati) nella 2000; Trosti (Alfa Romeo) nella 3000 che fu il vincitore assoluto.

Motociclismo.

In settembre la prova più importante e certo più interessante dello sport motociclistico europeo è stata la *XV Sei Giorni Internazionale* disputatasi nel Paese di Galles per cura dell'Auto Cycle Union di Inghilterra, che per la vittoria conseguita l'anno scorso a Merano aveva acquisito il diritto di organizzarla nel proprio Paese. L'industria italiana era rappresentata dalla squadra di Bianchi, mentre la Mas concorreva al *Vaso d'Argento*. Centoquaranta concorrenti rappresentavano il complesso dei partecipanti di cui 110 rappresentavano l'industria inglese, mentre gli altri erano così suddivisi: Germania 12, Italia 8, Cecoslovacchia 7, Austria 2 e Svizzera 1.

Bene si comportò comunque la squadra della Mas, concorrente al Vaso d'Argento che si classificò compatta al termine della prova.

Nella competizione per il Trofeo Internazionale la lotta fu serrata fra la Germania e l'Inghilterra, separate di un punto. Infine la vittoria toccò alla squadra della Germania.

In Italia ebbero buon esito in settembre alcune belle gare. Nella *Vermicino - Rocca di Papa* km. 14 le vittorie furono così ripartite: Classe 175: Panella (O.M.B.) alla media di 85,544; Classe 250: Mangione (Linx) media 86,863; Classe 350: Rossetti (Norton) alla media di 96,428 (*record* assoluto); Classe 500: Agostinelli (B.M.W.) media 85.572; Classe Sidecars: Bonucci I, Harley Davidson alla media di 69,978.

A *Luino* ebbe luogo il Circuito attraverso la città e gli immediati sobborghi con folto concorso di partecipanti. Nella categoria sino a 250 cmc. la vittoria arrise a Pierino Mozzanica su Premoli 175, alla media di 69,844, mentre nella categoria fino a 500 la vittoria spettò a Spaggiari con Norton 500 alla media di 73,004.

Ciclismo.

Lo sport ciclistico su strada ebbe in settembre un buon numero di manifestazioni ed alcune prove in circuito che sembrarono assumere l'interesse e il valore di gare su pista, per quanto svoltesi su brevi tratti di strade cintate. Parliamo delle prime. La *Roma-Cosenza* in quattro tappe vide a vincitori: a Napoli Antonio Fraccaroli, a Salerno Armando Zucchini, a Castrovillari Romeo Rossi, a Cosenza Bruno Golinelli. Nella classifica generale risultò vittorioso Rossi, seguito da De Paoli e da Golinelli. A Prato il *Gran Premio dell'U.V.I.* fu vinto da Mario Cipriani, seguito da Teani e da Gestri. Due giorni più tardi Remo Bertoni era primo sui 14 km. 700 della *corsa in salita Pistoia-Prunetta* valevole per il Campionato d'Italia. Molinari e Barral seguivano il vittorioso sulla difficilissima salita, dopo della quale la classifica del Campionato poneva il vincitore a un sol punto di distacco da Guerra, primo della classifica che verrà più tardi decisa con l'ultima prova.

Il 24 settembre fu disputato il *primo Circuito dei Colli Novesi* una gara che i giovani elementi condussero a buona andatura, malgrado le difficoltà del percorso, le condizioni poco buone delle strade inghiaiate e assai polverose. Sui 220 km. la vittoria toccò a Pietro Rimoldi.

Sui circuiti, alla presenza di molto pubblico gli assi corsero a *Mantova* e a *Parma* una specie di corsa a traguardi. Nella prima vinse Guerra, nella seconda il campione di Francia Lepetit, facilitato da una caduta di Guerra.

La *Milano-Modena* del 1° ottobre chiuse la contesa per il *Campionato d'Italia* che rimase a Guerra, benchè fosse arrivato con un ritardo di venti minuti in confronto del vincitore. Il corridore mantovano potè conservare il ti-

tolo grazie a un sistema di punteggio che alla pratica non si dimostrò sportivamente esatto; tanto che si dice che per il 1934 sarà sostituito da altra formula più razionale. Alla vigilia si pensava che la corsa dovesse ridursi a un duello fra Guerra e Bertoni, i quali erano separati in classifica da un punto solo. Invece fin dall'inizio della gara cinque concorrenti si lanciarono subito, mettendo in difficoltà i due favoriti. Olmo e Bovet, Rogora, Pesenti e Moretti formarono un quintetto deciso a non dar tregua ai ritardatari ed essi furono gli animatori di una gara che lasciò una grande impressione per quanti la seguirono.

Calcio.

Dopo quattro giornate, il *Campionato* che ha il potere di mobilitare folle sempre più cospicue era già entrato in una fase di grande interesse non soltanto nel girone della Divisione Nazionale A, ma anche nei due gironi in cui quest'anno sono divise le squadre partecipanti alla Nazionale B. Grande animazione, risultati non sempre rispondenti a quelle che erano le previsioni precedenti l'inizio, ma battaglie sempre serrate e seguite con sincera passione. Ecco la classifica al 1° ottobre. Divisione Nazionale A: Ambrosiana-Inter p. 7; Triestina e Juventus p. 6; Bologna e Alessandria p. 5; Milan, Brescia, Fiorentina, Palermo e Pro Vercelli p. 4; Genova, Torino, Roma, Lazio, Napoli e Padova p. 3; Livorno p. 1. - Divisione Nazionale B. *Girone A:* Sampierdarenese p. 7; Novara, Spezia e Catanzaro p. 5; Messina, Vigevanese, Cagliari e Viareggio p. 4; Legnano e Pro Patria p. 3; Seregno e Pavia p. 2; Derthona p. 0. *Girone B:* Bari p. 6; Spal, Serenissima, Modena e Foggia p. 5; Cremonese, Perugia e Grion p. 4; Comense p. 3; Verona, Vicenza, Atalanta p. 2; Pistoiese p. 1.

Motonautica.

Il *Raduno di Bracciano* con il quale si chiuse nella prima domenica dello scorso ottobre, la stagione motonautica italiana raccolse il fiore dei nostri motonauti. Nella prima giornata si disputarono il *Trofeo Nazionale fuoribordo da turismo* che per la classe fino a 500 cmc. fu vinto da Aldo Daccò (I.F.I. Laros) alla media di 58 km. 467 e per la classe fino a 1000 cmc. da Metello Rossi di Montelera (Riva-Laros) alla media di 61 km. 468; la *Coppa Nazionale Motoscafi da turismo* che per la classe fino a 1500 cmc. vide la vittoria di Gugliemo Bompiani (Taroni-B.P.M.) alla media di 64 km. 871, per la classe fino a 3000 cmc. di Mambretti Sonzogno Juva Antonio (S.I.A.I. - Gray) alla media di 65 km. 382, per la classe sino a 5000 cmc. di Giovanni Di Sangro (Smidt-Chrysler) alla media di 47 km. 368, per la classe fino a 7200 cmc. di Angelo De-Ferrari (Baglietto-Scripps) alla media di 51 km. 527; *Campionato nazionale fuoribordo classe A 250 cmc.* nella quale gara fu primo Giuseppe Guerrieri (Riva-Sarnico-Johnson) alla media di 56 km. 971.

Nella seconda giornata si svolsero queste gare: *Fuoribordo da corsa, classe C sino a 500 cmc.:* Aldo Daccò (I.F.I.-Laros) media 70 km. 209; *Motoscafi da corsa S. I. classe fino a 1500 cmc.:* Giorgio Taroni (Taroni-B.P.M.) media 66 km. 130, *classe fino a 3000 cmc.:* Mambretti Sonzogno Juva Antonio (S.I.A.I.-Gray) media 65 km. 619; *Fuoribordo classe X fino a 1000 cmc.:* Renzo Bynato (Taroni-Laros) media 77 km. 153; *Gara motoscafi da corsa S. I., classe 12 litri:* «Asso» (Baglietto-Isotta Fraschini) di Guido Cattaneo media 92 km. 879, *Classe 5 litri:* «Niniette II» (Celli-Bugatti) di Carlo Maurizio Ruspoli media 82 km. 872.

Dopo il Raduno di Bracciano furono stabilite le classifiche del *Campionato Italiano 1933-XI*. Fuoribordo da corsa classe A: Giuseppe Guerrini dell'U.S.F. Sarnico p. 24, classe C: Luigi Bosco dell'A.M. Orta p. 22 ½, classe X sino a 1000 cmc.: Pietro Grotto della M.A.M. di Milano p. 18 ½. Fuoribordo da turismo: classe sino a 500 cmc.: Aldo Daccò della M.A.M. di Milano p. 27, Classe fino a 1000 cmc.: Alberto Pesenti della M.A. Milano p. 23 ½. Motoscafi da turismo, classe fino a 1500 cmc.: Guglielmo Bompiani dell'A.V.Y.C. di Stresa p. 18 ½, classe sino a 3000 cmc.: Mambretti Sonzogno Juva Antonio della M.A.M. di Milano.

Ginnastica.

Appassionati ed esperti mostrarono il loro più vivo interessamento durante e dopo il *Concorso Ginnastico di Varese* svoltosi nello scorso settembre. La classica festa dei ginnasti italiani, che da quasi cinquant'anni si celebra ogni triennio, rinnovò entusiasmi e riconfermò la vitalità dei ludi ginnastici. E' indubbiamente questa una lieta constatazione, tanto più che essa conferma come fosse viva l'attesa per il grande concorso varesino. La vitalità della ginnastica italiana è tuttora forte e lo sarà ancor di più in un prossimo avvenire, allorchè le riforme e le innovazioni definitivamente esperimentate a Varese entreranno nel loro intiero sviluppo, con l'applicazione pratica in tutti i minuti particolari.

E' opportuno rilevare che il coefficiente massimo del successo del sedicesimo Concorso federale è prettamente di natura tecnica. Il buon esito del fattore tecnico facilitò l'affermazione dei migliori che parteciparono al Concorso. Così nella gara per squadre con ventiquattro componenti, dov'era in palio il titolo di campione italiano, riportò la palma la Bustese Sportiva, specialmente in virtù della perfetta esecuzione collettiva di tutti gli esercizi e particolarmente di quelli elementari.

Di valore notevole fu anche la vittoria della Forza e Coraggio di Milano nella categoria dei sedici ginnasti, ottenuta in confronto della Società Federale di Chiasso, che è una delle più quotate della Svizzera e che era comandata dal famoso campione olimpionico Miez. Devono pure essere segnalate le vittorie dei Fasci Giovanili di Pavia, dell'8ª Legione Cacciatori delle Alpi, della 346ª Legione Saronno dell'O.N.B. e della Pro Patria di Milano nelle varie gare alle quali parteciparono.

Ottenne invece la miglior riuscita la gara individuale artistica nella cui maggior categoria trionfò il campione olimpionico, lo svizzero Miez, il quale dovette prodigarsi duramente per vincere la valentia del promettente e giovane lombardo Fioravanti. Il «decathlon» atletico fu invece vinto con netta superiorità da M. Crespi di Tradate.

Tennis.

In seguito al nuovo ordinamento per l'ammissione alla *Coppa Davis* l'Italia dovette partecipare alle prove di selezione nelle quali dovette incontrarsi prima con la Polonia e successivamente con l'Olanda. Mentre un mese prima in un incontro Polonia-Italia la nostra squadra lasciava l'avversaria a zero, nella prova di selezione la Polonia riuscì a segnare 2 punti, mettendo in pericolo la nostra vittoria. Neppure contro l'Olanda la vittoria fu netta, perchè essa si chiuse con il punteggio 3 a 2. Il comportamento dei nostri tennisti nei due incontri, che in partenza sembravano così facili, richiamò l'attenzione dei nostri dirigenti, i quali sono giustamente preoccupati che gli azzurri non perdano il loro prestigio nella classica competizione, anche se la vittoria di essa non può esser possibile allo stato attuale. Indice dell'interessamento della Federazione è indubbiamente il lavoro propagandistico che vien fatto per la diffusione del tennis fra le masse giovanili e quando esso sarà efficiente in tutta la penisola gli incontri regionali e i frequenti contatti fra gli elementi selezionati potranno fornire quel nucleo che potrà dare fra qualche anno numerosi giocatori fra i quali poter scegliere i campioni di vera classe internazionale.

I Goliardi.

Lo sport goliardico ebbe in settembre la sua maggior rassegna con i *Giuochi mondiali universitari* celebratisi a Torino in quel meraviglioso Stadio Mussolini creato appunto quest'anno e che formò l'ammirazione di tutte le rappresentanze straniere convenute. Anche in questa occasione lo sviluppo e l'inquadramento sportivo italiano, voluto e potenziato dal Regime, ebbero la migliore consacrazione, mentre i progressi degli atleti studenti si concretarono in risultati che attestano il continuo e formidabile ascendere.

I Gruppi Universitari Fascisti, creati sul finire del 1926, si mostrarono sempre all'avanguardia e tanto nel 1927 a Roma, quanto nel 1928 a Parigi, quanto nel 1930 a Darmstadt l'Italia fu classificata al primo posto nella classifica generale per Nazioni. Ed il successo non venne meno neppure a Torino consentendo ai G.U.F. di conservare il primato sportivo del mondo.

Di fronte ai rappresentanti di ben trenta Nazioni la rappresentativa fascista perdette unicamente il torneo di palla a nuoto e quello di palla ovale, due sports nei quali siamo tuttora ai primordi. Tra le affermazioni migliori bisogna porre quella ottenuta nell'atletica leggera, perchè se in campo maschile ci trovammo al secondo posto, in quello femminile venne raggiunto l'assoluto primato. In campo maschile i nostri studenti vinsero tre gare e cioè i 1500 m., i 3000 m. e la staffetta olimpionica, mentre le studentesse conquistarono sette delle otto gare in programma. Nel campo maschile le vittorie furono così ripartite: Germania 5, Italia 3, Stati Uniti 3, Ungheria 3, Cecoslovacchia, Estonia, Svezia e Finlandia una ciascuna. Nel nuoto per uomini, l'Ungheria vinse sei gare contro due della Germania ed una rispettivamente dell'Italia e del Canadà. Nel nuoto femminile le sei gare furono vinte tre dall'Italia e tre dalla Francia. Nelle gare maschili di scherma l'Italia vinse cinque gare (due a squadre e tre individuali) mentre la Francia riuscì a conquistare una vittoria. La sola gara di scherma riservata alle signore fu appannaggio della Danimarca. Nel tennis maschile l'Italia e la Francia raggiunsero ciascuna una vittoria, ma l'Italia conquistò la gara femminile. Quanto al canottaggio le vittorie vennero così divise: Italia 3, Germania 3

e Danimarca 1. Alla Francia toccò la vittoria nel torneo di palla ovale, mentre la squadra italiana di calcio segnò un brillante successo, che si ripetè nella palla-canestro. L'Ungheria, indubbiamente forte nello sport natatorio, si aggiudicò il torneo di palla a nuoto.

In tal modo i successi delle diverse Nazioni vennero così divisi: Italia vittorie 26; Germania 10; Francia 6; Stati Uniti 3; Danimarca 2; Cecoslovacchia, Estonia, Inghilterra, Finlandia, Svezia 1.

Il fatto più notevole delle indimenticabili giornate sportive di Torino fu il comportamento dell'olimpionico Beccali, il quale nella corsa dei 1500 m. da lui vinta contro il neozelandese Lovelock uguagliò, con il tempo di 3'49" 2/10 il *record* del mondo detenuto da Ladoumègue. Dopo otto giorni da questa superba affermazione il Beccali stabiliva a Milano con 3,49 il nuovo *record* del mondo.

Atletismo.

Pochi anni fa nessuno avrebbe potuto pensare fra noi di gareggiare con l'Inghilterra nel campo dell'atletica leggera e di poter segnare una supremazia collettiva. E quando nell'agosto del 1931 ebbe luogo a Londra un incontro fra le rappresentative d'Italia e di Inghilterra noi fummo ben paghi di aver chiuso il confronto con 82 ½ punti della nostra avversaria contro i 62 ½ nostri. Nello spazio di due anni la situazione si è completamente capovolta e nell'incontro del settembre a Milano, superando le più rosee previsioni, gli atleti azzurri riuscirono a vincere con 85 punti contro 62. A Londra il distacco fu di 20 punti in favore dell'Inghilterra, mentre a Milano gli azzurri superarono gli avversari di 23 punti: quarantatre punti guadagnati dagli atleti italiani da un incontro all'altro. E tutto ciò senza aver potuto allineare tutti i nostri atleti. Gli azzurri poterono conquistare nove vittorie contro cinque degli inglesi; ma, ciò che più conta, senza richiedere ad uno stesso atleta successive prestazioni nelle prove individuali. Il solo Toetti disputò le corse piane di 100 e di 200 m. Questa constatazione serve a dimostrare che il numero dei nostri campioni si è assai sviluppato e che la loro qualità è in pari tempo migliorata. Fra le nove vittorie conquistate alcune meritano veramente di esser ricordate e fra queste quella di Cerati su gli 800 m. e di A. Tommasi nel salto in alto, che sembravano alla vigilia fra le più difficili da raggiungere. Belle le vittorie di Toetti nella corsa piana dei 200 m., di Tabai nel salto in lungo, di Galletto nel salto con l'asta, di Spazzali nel giavellotto, di Oberweger nel disco, di Facelli nei 400 m. ostacoli.

La prova di Beccali nella corsa piana di 1500 m., merita una distinzione. Fu infatti in tale occasione che il *record* del mondo su quella distanza venne battuto dal mezzofondista milanese, che, secondo fra i nostri cultori dell'atletica leggera (il primo era stato Emilio Lunghi), regalava all'Italia un *record* mondiale, stabilendo in 3' 49" il tempo dei 1500 metri. Il fatto più significativo consiste nella constatazione che Beccali era sceso quel giorno sulla pista dell'Arena di Milano con la convinzione di assicurare una bella vittoria alla sua squadra, senza aver la pretesa di raggiungere e superare il limite di Ladoumègue e il suo, stabilito otto giorni prima a Torino. Tanto più che non sembrava presumibile l'atleta potesse sostenere a così breve intervallo di tempo uno sforzo altrettanto prodigioso. I cronometri dell'allenatore inglese Pratt, di Puccio Pucci furono concordi con il tempo segnato dal cronometrista ufficiale Piovella in 3' 49" netti. Il *record* di Ladoumègue aveva vissuto e il nome del trionfatore di Los Angeles correva una volta ancora le vie del mondo.

Dopo questo successo Beccali approfittò di una riunione indetta a Firenze per abbattere il *record* italiano degli 800 m. che apparteneva fin dal 1909 al compianto Emilio Lunghi con 1' 52" 4/5. Beccali battè largamente questo *record*, fissandolo in 1' 50" 3/5.

Il *Giro podistico di Milano* di marcia e di corsa — una delle organizzazioni della *Gazzetta dello Sport* — ottenne a fine settembre il consueto successo tecnico e sportivo, di atleti e di pubblico. Nella marcia fu primo Gobbato che vinse alla media di 11 km. 353, mentre nella corsa la vittoria arrise a Fanelli alla media di 16 km. 502.

L'incontro *Italia-Austria* svoltosi a Vienna si è chiuso con la vittoria degli atleti italiani, per 73 punti contro 58. Il risultato era previsto, ma gli azzurri trovarono che gli austriaci erano assai più forti di quanto non si fosse pensato. Nel corso della manifestazione si ebbero dei risultati notevoli, come quello nel disco di cui Mignani potò il *record* italiano a m. 45, come quello della Staffetta olimpionica nella quale, per merito di Beccali che corse la sua frazione di 800 m. in 1' 50" 2/5, fu migliorato il *record* italiano con 3' 24" 5/10.

Nel corso dei *Campionati italiani femminili di atletica*, svoltisi a Verona furono battuti due *records* nazionali: Ondina Valla saltò m. 1,50 in alto e Claudia Testoni m. 5,11 in lungo.

Il calendario automobilistico per il 1934.

La Commissione Sportiva Internazionale dell'A.I.A.C.R. si è riunita il 22 settembre a Parigi con la presenza dei delegati della Francia, della Germania, dell'Italia, del Belgio, degli Stati Uniti, della Gran Bretagna, della Svizzera e del Principato di Monaco. Nel corso della riunione vennero fissate le date delle maggiori manifestazioni: *2 aprile*, Gran Premio di Monaco; *30 maggio*, Gran Premio di Indianapolis; *1 luglio*, Gran Premio dell'A. C. di Francia; *8 luglio*, Gran Premio del Belgio; *15 luglio*, Gran Premio di Germania; *31 agosto-1 settembre*, International Tourist Trophy races; *9 settembre*, Gran Premio d'Italia; *23 settembre*, Gran Premio di Spagna.

POSTE-TELEGRAFI

Variazioni delle tariffe postali con lo Stato della Città del Vaticano.

Con effetto dal 1° settembre u. s. sono andate in vigore le nuove tariffe delle corrispondenze, pacchi e vaglia postali scambiati fra la Città del Vaticano ed il Regno d'Italia e Colonie.

Corrispondenze:

Lettere primo porto di 20 grammi	L. 0,80
» per ogni porto successivo	» 0,50
Cartoline postali semplici	» 0,50
» » con risposta pagata	» 1 —
» illustrate e biglietti da visita con la sola indicazione dello speditore, compreso l'indirizzo e la data	» 0,20
» illustrate e biglietti da visita con 5 parole di convenevoli	» 0,25
Stampe, circolari in genere, per ogni porto di 50 gr. o frazione	» 0,20
» sottofascia (tariffa speciale per editori) per ogni porto di 50 gr. o frazione e fino a grammi 700	» 0,10
Raccomandazione	» 1,25
Manoscritti, fino a gr. 250	» 1 —
» per ogni 50 gr., o frazione, in più	» 0,20
Campioni merci, per i primi 100 gr.	» 0,40
» per ogni 50 gr., o frazione, in più	» 0,20
Impressioni in rilievo per i ciechi, per ogni kg.	» 0,05
Raccomandazione, oltre la tassa di francatura	» 1,25
» per carte ad uso dei ciechi e per i campioni contenenti medicinali	» 0,75
Assicurazione: oltre le tasse di francatura e di raccomandazione, per le prime lire 200	» 1 —
» per ogni 100 lire o frazione di 100 lire in più	» 0,40
» contro i rischi di forza maggiore: per le prime lire 200	» 1 —
per ogni 100 lire o frazione, in più	» 0,40
Scatolette con valore dichiarato, oltre la tassa di raccomandazione e di assicurazione, diritto fisso:	
per i primi 250 grammi	» 2 —
per ogni 50 gr. o frazione di 50 gr. in più	» 0,50
Diritto di ricomposizione in Dogana	» 0,90
Espresso	» 2 —
Assegno: oltre la tassa di francatura, di raccomandazione ed eventualmente di assicurazione	0,80
Ricevute di ritorno: diritto fisso	L. 0,80
» » domandate dopo l'impostaz.	» 1,60
Indennità per oggetti raccomandati smarriti	» 50 —

Limiti — I limiti di peso, di dimensioni e di valore di tutti gli oggetti di corrispondenza, sono quelli stabiliti per il servizio interno del Regno d'Italia.

Pacchi:

Pacchi fino a 1 kg.	» 4 —
» da oltre 1 fino a 3 kg.	» 6 —
» » 3 » 5 »	» 8 —
» » 5 » 10 »	» 14 —
» » 10 » 15 »	» 17 —
» » 15 » 20 »	» 19 —
Tariffe speciali per gli editori: riduzione del 50 % sulle tariffe ordinarie.	
Assicurazione, oltre la tassa di spedizione:	
per le prime 200 lire	» 1,50
per ogni 100 lire o frazione in più	» 0,80
Assegno oltre la tassa di spedizione e quella eventuale di assicurazione	» 1 —
Recipienti vuoti di ritorno	» 3 —
Pacchi e recipienti vuoti di ritorno ingombranti: aumento del 50 % sulle tariffe normali.	
Pacchi urgenti non ingombranti:	
fino a 1 kg.	» 9 —
fino a 3 kg.	» 18 —
da oltre 3 fino a 5 kg	» 24 —
Per gli ingombranti: aumento del 40 %.	
Diritto di ricomposizione pacchi	» 0,90
Indennità per smarrimento pacchi	» 50 —

Vaglia:

Vaglia fino a L. 50	» 1 —
» da oltre L. 50 e fino a L. 100	» 1,50
» da oltre L. 100, per ogni 100 lire o frazione di 100 lire	» 0,50
Per i vaglia telegrafici: oltre la tassa di emissione e quella telegrafica	» 1 —

Vaglia telegrafici fra gli Uffici del Regno e quelli delle Colonie e delle Isole Italiane dell'Egeo.

Con effetto dal 1° ottobre u. s. non sono più ammessi i vaglia telegrafici tra gli uffici del Regno e quelli delle Isole Italiane dell'Egeo per via Eastern. Dette corrispondenze sono ammesse *esclusivamente* per via Roma-Radio con la tassa telegrafica di centesimi-carta quaranta a parola. A partire dalla stessa data il servizio dei vaglia telegrafici, esclusivamente

per via Roma-Radio, è stato esteso anche nelle relazioni seguenti:

Cirenaica-Somalia;
Tripolitania-Eritrea;
Cirenaica-Eritrea;
Isole Italiane Egeo-Tripolitania;
» » Egeo-Cirenaica;
» » Egeo-Eritrea;
» » Egeo-Somalia.

Il servizio dei telegrammi sui treni.

Com'è noto al pubblico che viaggia, molte Amministrazioni ferroviarie, per maggior comodità degli utenti, hanno da qualche tempo ammesso che al personale di determinati treni possano essere consegnati telegrammi privati. Il personale a sua volta consegna il telegramma alla prima stazione di fermata. Per questi servizi alcune Amministrazioni, come quelle dell'Italia, dell'Austria, della Germania, dell'Ungheria, hanno tasse a *forfait*, cioè una somma prestabilita per telegramma fino ad un massimo di 14 parole; altre, come le Ferrovie cecoslovacche e belghe, applicano la tariffazione per parola; altre, come la Francia, accettano telegrammi già affrancati dal viaggiatore a mezzo di francobolli. Tale servizio va estendendosi, il che dimostra che incontra il favore del pubblico. Nello spazio di un anno, soltanto sulle nostre Ferrovie di Stato sono stati accettati in questo modo circa 10 mila telegrammi, nella maggior parte per destinazioni interne del Regno, ma un notevole numero per l'estero, essendo da noi il servizio ammesso con destinazione dei seguenti Stati: Austria, Francia, Jugoslavia, Svizzera, Belgio, Cecoslovacchia, Germania, Lussemburgo, Ungheria, Inghilterra, Olanda, Polonia, Spagna.

Lettere-telegrammi ELT con Francia, Algeria e Tunisia.

Le lettere-telegrammi ELT con la Francia, l'Algeria e la Tunisia sono ammesse per tutte le vie a metà tassa di quelle ordinarie ed alle stesse condizioni stabilite per gli altri Paesi.

Modificazioni di linee postali aeree.

Dal 1° ottobre u. s. è stato sospeso il funzionamento delle linee postali aeree Milano-Zurigo, Milano-Trento-Bolzano-Monaco e Zurich-Bâle-Frankfurt.

Lettere-telegrammi per le isole Sandwich (Oceania).

Le tasse per lettere-telegrammi NLT ammesse per via Italo-Radio sono state modificate come segue:

Uffici delle isole di Lanai, Hawaï, Kanai, Mani e Molokai lire-oro 1,30 per parola;
Altri uffici lire-oro 1,05 per parola (v. *Le Vie d'Italia*, luglio).

Attivazione di servizio telegrafico.

Sono state abilitate al servizio telegrafico pubblico le Agenzie di: Palermo Idroscalo Civile e S. Michele al Fiume (provincia di Pesaro) e la stazione ferroviaria di Russi (provincia di Ravenna).

TRA I LIBRI

Annuario Generale d'Italia 1933, unica guida generale amministrativa, professionale, commerciale e industriale del Regno e delle Colonie, autorizzata e compilata col concorso degli organi dello Stato. – Soc. An. Ed. Annuario Generale d'Italia, Genova, Palazzo Nuova Borsa, 3 voll. di pag. 2156, 2124, 1674-252-LXXX-CCXII-LIV-6. Il prezzo dei 3 volumi è di L. 135 franco di porto.

E' il più ricco repertorio d'indirizzi d'Italia. Per ciascuno degli oltre 7300 Comuni del Regno, dopo le notizie geografiche e statistiche essenziali, l'Annuario riporta l'elenco delle amministrazioni pubbliche, dei professionisti, delle aziende commerciali e industriali.

I Comuni sono elencati in ordine alfabetico per Provincia; le Provincie sono raggruppate per regioni. La disposizione tipografica è chiarissima, sì che chiunque desideri conoscere, ad esempio, chi sia il Podestà di un Comune, quanti e quali esercizi commerciali vi siano anche nel più minuscolo paese d'Italia, troverà rapidamente nell'Annuario precise e sicure risposte. Notizie corrispondenti, sempre ricchissime sono riportate per le Colonie Italiane e per la Città del Vaticano. 791 pagine sono dedicate all'estero; s'intende che per questa parte gli indirizzi sono appena i principalissimi, scelti con particolare riguardo alle esigenze degli Italiani. L'opera si chiude con una serie di appendici: un elenco degli industriali d'Italia ordinati per industrie; un indice generale delle materie e delle categorie industriali, commerciali e professionali; un indice dei Comuni Italiani ed esteri; un vocabolario in quattro lingue delle rubriche contenute nell'indice delle materie.

Opera utilissima dunque per commercianti, industriali, amministrazioni, uffici, ecc., delle attività commerciali del Paese. Chi ponga mente all'immensa mole di notizie che i tre grossi volumi contengono, all'ingente lavoro che la raccolta, il controllo e il coordinamento di esse hanno richiesto, sarà grato alla Società Editrice di aver posto a disposizione degli Italiani un così valido strumento d'informazione.

ETTORE VERNOLE. – *Il Castello di Gallipoli*. – Roma, 1933-XI; pag. 340, con 38 illustrazioni, di cui alcune fuori testo: L. 15.

Il Castello, col suo bel torrione poligonale, le torri minori e il rivellino, è il maggiore monumento della bianca cittadina insulare e meritava questa bella illustrazione che dalle origini ne narra le vicende molteplici fino all'ora attuale. Trecentoquaranta pagine possono sembrare troppe per un argomento limitato, eppure ci pare non ve ne sia una superflua. Grande acume e compiutezza d'indagine dimostra l'Autore, che giunge a conclusioni nuove. Ben s'intende che in molti punti la storia del Castello s'intreccia con quella della città e ne è lumeggiata. Ottimi grafici aiutano la lettura.

Annuario Generale di Tripoli e della Tripolitania 1933-34-XI-XII. – Pag. LXXX-192, Unione Coloniale Italiana Pubblicità, Informazioni, Tripoli.

Redatto sul tipo delle guide commerciali delle principali città italiane, l'Annuario è un prezioso repertorio di informazioni sulla Colonia. Vi sono, ad esempio, elencati, oltre agli Uffici pubblici, ai professionisti, ai commercianti e agli industriali, tutti i concessionari agricoli. La casa editrice annunzia per la prossima edizione importanti aggiunte, fra cui una sezione dedicata alla Cirenaica e una alla Tunisia, e miglioramenti.

GAETANO BALLARDINI. – *Corpus della Maiolica italiana:* I. *Le Maioliche datate fino al 1530.* – Libreria dello Stato, XI; pag. 208, con 360 illustrazioni in nero e 34 riproduzioni a colori: L. 80.

Con questa sontuosa pubblicazione la maiolica italiana si corona della sua più alta nobiltà, perchè essa è già in gran parte quell'auspicato « Corpus Vasorum Italicorum » che continua e integra il « Corpus Vasorum Antiquorum ». Gli oggetti riprodotti si trovano in 2 chiese, in 69 collezioni, fra italiane ed estere fra pubbliche e private. Che dire del testo? Crediamo che soltanto l'Autore, con la sua eccezionale conoscenza dell'argomento e col fervore che gli è proprio, era in grado di scrivere un capitolo così sostanzioso, che inquadra lo sviluppo della maiolica nel più grande movimento di tutta l'arte e mostra e precisa le difficoltà di uno studio cui sarà di massimo ausilio quest'opera.

ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME. – *Annuaire Officiel 1933.* – Bruxelles, pagine 882, in vendita presso il T. C. I. a L. 60.

L'A. I. T., di cui il T. C. I. è uno dei fondatori, va estendendo e intensificando la sua attività in tutto il mondo; e l'Annuario, di cui è uscita recentemente l'edizione 1933, ne rispecchia i progressi. Stato per Stato, elencati in ordine alfabetico, l'Annuario offre in riassunto le notizie più utili per il turista (passaporti, dogane, circolazione degli autoveicoli, tasse, assicurazione, ferrovie, moneta, alberghi, bibliografia turistica, ecc.).

Ten. di Vascello NICOLA MORABITO. – *La Marina Italiana in guerra, 1915-18.* – Omero Marangoni, Milano, 1933-XI, pag. 400, 50 ill.: L. 10.

L'opera silenziosa ed eroica della Marina Italiana nella grande guerra non è ancora nota come sarebbe giusto alla grande maggioranza degli Italiani. Il volume del Morabito, narrazione semplice e chiara ma avvincente come e più d'un romanzo, ne offre una sintesi completa nella sua brevità, controllata e approvata dall'Ufficio Storico della R. Marina. E' da augurare a quest'opera una vasta diffusione, resa possibile dal modico prezzo.

ORAZIO MARUCCHI. – *Manuale di Archeologia Cristiana.* – Quarta ediz. riveduta da Mons. Dott. Giulio Belvederi, Roma, Desclée, 1933, pag. 414, con molte illustrazioni nel testo: L. 22,50 (in Roma) e L. 24 (nel Regno).

— *Le Forum Romain et le Palatin*, d'après les dernières découvertes. Troisième édition revue avec un'appendice sur la *Voie de l'Empire* par le Dott. O. Montenovesi, Rome Desclée, 1933-XI; pag. 382, con 2 piante e molte illustrazioni nel testo: L. 20 (in Roma) e L. 22,50 (nel Regno).

Queste due nuove edizioni vedono la luce, come il volume su Palestrina di cui abbiamo parlato non è molto, quando l'illustre Autore è scomparso da poco e sono certamente la migliore commemorazione che di lui si potesse fare, perchè opere ancora vive, ormai classiche, fondamentali, specialmente la prima, ottima tanto per uso delle scuole quanto per le persone colte. Il secondo libro tratta la vasta materia nella maniera più completa: riassunto storico, storia degli scavi, descrizione topografica minutissima dei singoli monumenti. E, a complemento, i ricordi cristiani sia del Foro Romano sia del Palatino e, per il primo, anche un capitolo sui Fori Imperiali. Questo, sorpassato dagli ultimi avvenimenti, è stato aggiornato da un'introduzione (della quale è uscita a parte la versione italiana) scritta da Ottorino Montenovesi. E' doveroso mettere in particolare rilievo la forma semplice, ma perspicua e seducente, di questi due ottimi libri.

HENRY SEE. – *Origini ed evoluzione del capitalismo moderno.* – Collezione « Storica », Corticelli, Milano, 1933-XI, pag. 246: L. 12.

E' la traduzione curata da F. Maffi e accresciuta dall'A., d'uno schizzo storico che, senza pretesa di dar fondo alla materia, cogliendo i dati e i fatti essenziali mira a dar ragione della grande evoluzione economica e sociale, che ha portato nel XIX secolo al trionfo del capitalismo e della grande industria. Opera quindi di sintesi, destinata al grande pubblico.

Il volume è il primo uscito di una serie « Storica » che « intende soddisfare con modernità di criteri alle esigenze del più moderno orientamento della cultura, volgentesi verso gli studi di carattere storico, nel campo sempre più vasto cui oggi questi si estendono ». I primi volumi sono traduzioni accurate, presentate in decorosa veste.

PIERO GRIBAUDI. – *Popoli e Paesi - La nostra Italia.* – Pag. 282, illustrate. Ed. Società Ed. Internaz., Torino, 1933: — L. 12,50.

E' il primo volume di una nuova edizione della nota raccolta di letture geografiche che l'Autore, primo fra i nostri cultori di Geografia, iniziava nel 1901. L'opera, che ha per fine di supplire alla inevitabile aridità dei testi scolastici dando con scritti scelti un'idea viva, efficace e parlante dei diversi Paesi, è stata altamente elogiata dal geografo Giovanni Marinelli in una lettera all'Autore, riprodotta all'inizio del volume, ed è convalidata dai vigenti programmi che vogliono obbligatorie nelle scuole le letture geografiche.

G. B. FERRIGNO. – *Guida di Selinunte.* – Scuola Tip. Ospizio di Beneficenza, Palermo, 1933-XI; edita a cura del Municipio di Castelvetrano, pag. 144, 35 illustrazioni: L. 10 (in vendita presso il Municipio di Castelvetrano).

Erudita e completa trattazione della storia della città, delle sue vicende dopo la distruzione cartaginese, delle spoliazioni, delle esplorazioni archeologiche, degli studi, dei restauri; descrizione minuziosa e diligente delle rovine. Seguono una guida di Castelvetrano e dei dintorni, una diligentissima bibliografia (224 numeri) e le illustrazioni.

FELICE GENTA. – *La Basilica di S. Pietro ad Aram.* – Tipografia « La Réclame », Napoli, 1933-XI; pag. 128 con molte illustrazioni; ed. fuori commercio.

Particolareggiata illustrazione dell'interessantissima basilica paleocristiana di Napoli, che ha rivelato in questi ultimi anni nel suo sottosuolo l'esistenza di un cimitero cristiano e di una necropoli greco-romana, la cui sistemazione e restauro e la riconsacrazione del primo il 10 luglio 1932 hanno dato l'occasione a questo libro.

G. G. GÖRLICH. – *La pubblicità fotografica moderna.* – 99 riproduzioni, Görlich, Bolzano, 1932-XI.

Sono 99 esempi recenti di fotografia pubblicitaria (parecchi molto efficaci) con una breve introduzione sulle tendenze attuali dell'applicazione della fotografia nel campo della pubblicità.

Prof. Don GIUSEPPE. CAPRA – *L'Asia Anteriore* (Afghanistan, Golfo Persico, l'antica strada dei Genovesi). – Corso di Esplorazioni Geografiche Italiane, tenuto alla R. Università di Roma, 1932-33. Editrice Studium, Roma, pag. 180.

G. STEFANINI. – *Come si formano le montagne?* – Serie delle conferenze della Scuola Normale Superiore di Pisa. – Zanichelli, Bologna, 1933-XI, pag. 44 e 8 tavole: L. 6.

GINO VETTOR. – *Petit dictionnaire français-lwéna.* – Pag. 120, G. Ghiesa, Udine, 1933.

GUIDE ITALIANE. – N. 5, *Vienna e dintorni*, pag. 134 e 8 carte e piante; N. 6, *Parigi e dintorni*, pag. 128 e 5 carte e piante; N. 7, *Berlino e dintorni*, pag. 146 e 12 carte e piante; N. 8, *Budapest e dintorni*, pag. 136 e 6 carte e piante. – Casa Editrice Grieben, Novi Ligure, 1932-33 (X-XI); ciascun volume: L. 12 (ai Soci del T. C. I. *sconto* del 10 %).

XXV Anni di vita della Società Nazionale per la Storia del Risorgimento (*Cronistoria*). – Consiglio Centrale della Società, Roma, piazza Cerchi, 16, 1933-XI.

NICOLA TURCHI. – *La Lituania nella storia e nel presente*. – Istituto per l'Europa Orientale, Roma, 1933-XI, pag. 232, 2 carte e 10 ill.: L. 20.

MARIO CASALAINA. – *Memorie religiose di Castroreale*. – Edizioni S. A. E. S. T., Catania, 1932-X, pag. 148 e 25 ill.

ALPINOLO NATUCCI. – *Elementi di Fisica moderna*. – Pag. 610, in tre volumi, con 792 schizzi e illustrazioni, ed. dalla Casa Ed. E. S. T., Milano, 1933-XI. Prezzo: L. 14, ogni singolo volume; complessivamente: L. 42. (Per i Soci del T. C. I. prezzo speciale di L. 35).

ENEA CIANETTI. – *Legislazione artistica – L'Ordinamento scolastico*. - Seconda edizione riveduta ed ampliata. Pag. 204, edito dall'Officina Grafica Torinese P. Scarrone, Torino, 1933-XI: L. 10.

Statistica dei Soci al 30 settembre 1933-XI.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 30 settembre 1933		N. 172 090
Soci annuali per il 1933 iscritti alla stessa data		» 21 546
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1932	N. 211 073	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° gennaio al 30 settembre 1933	» 5 894	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 settembre 1933	» 11 490	
		» 228 457
Totale Soci		N. 422 093

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: { *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.